



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 27 août 2019 — Vol. 45 N° 24

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le
transport rémunéré de personnes par automobile (3)

**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 mardi 27 août 2019 — Vol. 45 N° 24

Table des matières

Mémoire déposé	1
Étude détaillée (suite) Décision de la présidence sur la recevabilité d'un amendement	1
Motion d'ajournement des travaux	29
Mme Ruba Ghazal	30
M. Gaétan Barrette	32
M. Joël Arseneau	33
M. Richard Campeau	35
Mise aux voix	35
Étude détaillée (suite)	36

Autres intervenants

Mme Christine St-Pierre, présidente
M. Luc Provençal, président suppléant

M. François Bonnardel
M. Éric Girard
M. Denis Tardif
M. Vincent Caron
Mme Geneviève Hébert
M. Claude Reid
M. Gregory Kelley

* M. Martin Lessard, ministère des Transports

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le mardi 27 août 2019 — Vol. 45 N° 24

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (3)

(Neuf heures trente-trois minutes)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, je vous souhaite un très beau début de journée. Nous allons commencer cette commission parlementaire. J'espère que vous avez eu un bel été, que vous êtes bien reposés, et bienvenue à notre commission parlementaire, qui commence ses travaux sur le projet de loi n° 17.

Donc, ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs 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. Alors, Mme Grondin (Argenteuil) est remplacée par Mme Hébert (Saint-François); M. Lemay (Masson) est remplacé par M. Girard (Lac-Saint-Jean); Mme Tardif (Lavolette—Saint-Maurice) est remplacée par M. Provençal (Beauce-Nord); M. Benjamin (Viau) est remplacé par M. Kelley (Jacques-Cartier) : et Mme Montpetit (Maurice-Richard) est remplacée par M. Derraji (Nelligan).

Mémoire déposé

La Présidente (Mme St-Pierre) : Avant de débiter, je dépose le mémoire de la Coop de solidarité EVA, qui nous a été transmis la semaine dernière. Est-ce que j'ai besoin d'un consentement pour le dépôt? Non, O.K.

Étude détaillée (suite)

Décision de la présidence sur la recevabilité d'un amendement

Lors de l'ajournement de nos travaux, en juin dernier, le ministre avait soulevé la recevabilité d'un amendement à l'article 1 proposé par le député de La Pinière. Donc, je vais présentement lire la décision concernant la recevabilité de cet amendement.

Je vais maintenant rendre ma décision sur la recevabilité de l'amendement proposé par le député de La Pinière. Selon le député de La Pinière, son amendement est recevable puisqu'il confirme l'intention du ministre de créer une redevance, c'est-à-dire une révision compensatoire, alors que son amendement vise justement une compensation. De son côté, M. le ministre indique que l'amendement est irrecevable car, d'une part il contredit le principe du projet de loi, et, d'autre part, cette nouvelle disposition aurait des incidences financières.

Afin de statuer sur la recevabilité d'un amendement, la présidence doit tenir compte de l'ensemble des critères prévus par le Règlement de l'Assemblée nationale et la jurisprudence. Ces règles de base sont notamment codifiées aux articles 197 et 244 du règlement, qui prévoient que les amendements doivent se rapporter à l'objet du projet de loi et être conformes à son esprit et à la fin qu'il vise. Au surplus, selon l'article 192 du règlement, seul un ministre peut présenter un amendement ayant des incidences financières. De plus, un amendement ne doit pas introduire un nouveau principe, comme le souligne le président Claude Trudel dans une décision rendue en 1988, décision 197/7. Le mot «principe» possède plusieurs synonymes, soit objet, objectif, sujet, but, fin, finalité et intention du législateur.

Au chapitre XX, dans la section I du projet de loi, il est question d'une redevance. L'amendement du député de La Pinière vise à assurer une compensation juste et équitable des propriétaires de permis de taxi en accord avec la Loi sur l'expropriation.

Puisque, dans le projet de loi actuel, il n'est nullement question de compensation ou d'expropriation, mais bien d'une redevance qui sera versée au Fonds des réseaux de transport terrestre, l'amendement proposé par le député de La Pinière introduit un nouveau principe. En effet, cela ne constitue pas une simple modalité à l'un des principes du projet de loi.

Par ailleurs, le fait que le sujet concerné par l'amendement ait été abordé sur la place publique comme étant une mesure qui servirait à indemniser les détenteurs de permis actuels n'est pas un facteur que doit considérer la présidence lorsqu'elle statue sur la recevabilité d'un amendement. La présidence doit s'en tenir à analyser l'amendement en fonction du projet de loi à l'étude. En conséquence, je déclare l'amendement irrecevable.

Enfin, la question de la recevabilité ayant été déterminée à la lumière du principe du projet de loi, la présidence n'a pas à se prononcer à l'égard de la question de l'initiative financière de la couronne.

Je vous remercie de votre attention.

Alors, puisque, maintenant, nous devrions continuer... revenir à l'article 1, mais je vous demanderais peut-être de suspendre quelques instants pour permettre au député de La Pinière de venir se joindre à nous.

(Suspension de la séance à 9 h 38)

(Reprise à 9 h 40)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, alors, nous allons reprendre les travaux. Maintenant, je vais faire une mise au point avant de reprendre les travaux officiellement. Je rappelle à tous les membres de la commission que la commission parlementaire doit commencer à 9 h 30. Donc, on a attendu quelques minutes, on a laissé un petit délai, mais sachez que, par respect pour tous les députés, il faut que les commissions parlementaires commencent à l'heure.

Donc, M. le ministre, s'il vous plaît, voulez-vous nous rafraîchir la mémoire et lire l'amendement à l'article 1 que vous avez proposé lors de la séance précédente?

M. Bonnardel : Oui. Alors, Mme la Présidente. L'article 1, donc, 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, parce qu'on a accepté un amendement de la députée de Québec solidaire, se lit comme suit : «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 de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone ainsi que 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'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.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, M. le ministre. Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement proposé? Il n'y a pas de commentaires? Donc, il n'y a aucun commentaire. Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Attendez un petit peu.

M. Arseneau : Est-ce qu'on peut répéter l'amendement, juste pour être...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pardon? Est-ce que l'amendement a été distribué?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ah! il avait été distribué à la dernière... mais vous ne le l'avez pas. O.K. Alors, on va se laisser une petite chance de revenir. Allez la reporter à M. le député des Îles-de-la-Madeleine. Voulez-vous qu'on suspende?

Alors, nous allons suspendre quelques instants pour permettre au député des Îles-de-la-Madeleine de prendre connaissance de l'amendement.

(Suspension de la séance à 9 h 43)

(Reprise à 9 h 45)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, on va reprendre nos travaux. Alors, nous allons reprendre nos travaux. On va essayer de faire ça de façon la plus ordonnée possible. M. le ministre, merci d'avoir permis qu'on puisse permettre au député des Îles-de-la-Madeleine de prendre connaissance de l'amendement.

Il y a eu un vote avant que vous preniez connaissance de l'amendement. Est-ce qu'il y a consentement pour redemander s'il y a des commentaires ou si on... Aviez-vous des commentaires? Non? Parfait. Alors donc, l'amendement est adopté. Voilà. On continue.

M. le ministre, je pense que vous devez passer à la lecture de l'article 1 tel qu'amendé. Ça avait déjà été fait. Donc, on est rendu à l'article 2.

Une voix : Il faut voter l'article 1.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, il faut voter l'article 1. Alors, est-ce que l'article 1 est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'article 2.

M. Bonnardel : Alors, l'article 2, Mme la Présidente, se lit comme suit :

«La Société de l'assurance automobile du Québec, la Commission des transports du Québec et les personnes chargées de vérifier l'application de la présente loi, dans les fonctions et pouvoirs qu'elle leur attribue respectivement, surveillent et contrôlent le transport rémunéré de personnes par automobile.»

Donc, l'article 2 du projet de loi annonce, de manière introductive, que la Société de l'assurance automobile du Québec et la Commission des transports du Québec auront notamment la charge de surveiller et de contrôler le transport rémunéré de personnes par automobile, et ce, selon les fonctions et pouvoirs que proposent de leur confier les dispositions à venir du projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires? M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Oui, j'ai un commentaire. De la manière que c'est écrit, là, cet article-là, on comprend que le rôle des municipalités vient de disparaître au complet. Le ministre nous dit que le projet de loi, dans son commentaire, il nous dit que, de manière introductive, puis je le comprends, puis c'est vrai, c'est introductif... à l'état de fait qui va exister lorsque le projet de loi va être adopté, s'il est adopté. On ne sait jamais, peut-être qu'il ne sera pas adopté. On ne sait jamais tout ce qui peut se passer pendant une session parlementaire.

Alors, le pouvoir actuel, bien, le pouvoir, les responsabilités qui existent actuellement dans les municipalités, mettons Montréal, ça fait que ça, tout ça, c'est aboli, là, ça va disparaître, là, il faut que ce soit clair, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Bonnardel : M. le député, allez à la page... au chapitre XVIII, bien, l'article 194, 194, la «délégation a un organisme et compétence de la Ville de Montréal».

M. Barrette : Alors, moi, je suis content que votre collègue vous fasse... vous indique là où il y a cette référence-là, que j'avais lue. Alors, est-ce qu'il n'y a pas là une contradiction ou... En tout cas, dans les textes de loi, les premiers articles ont préséance sur les autres. En tout cas, s'ils n'ont pas préséance, ils viennent indiquer un certain nombre d'intentions gouvernementales. Ce que je ne comprends pas, je pense que le ministre voit où je veux en venir, là, ce n'est pas une question de... comment dirais-je? Ce n'est pas une question de vouloir jouer sur les mots, mais ici, à 2, on affirme d'une façon formelle que la responsabilité ultime revient à la SAAQ, à la Commission des transports du Québec, et c'est relativement... il n'y aurait pas lieu ici d'avoir un amendement qui ne prévoit pas simplement des personnes chargées, mais des organisations en plus?

Moi, mon enjeu à moi, là, je comprends que 194, ça peut le faire, mais là 194, vous conviendrez... je comprends, mais c'est parce que c'est des «peut», c'est des «peut». Alors là, 2 vient exclure de ce champ-là d'application d'une éventuelle loi l'autorité formelle des municipalités. Elles ne sont pas là. Ça les exclut, là, c'est terminé. Mais, quand on arrive à 194, c'est «peut». Donc, techniquement, je pourrais dire : Ça ne pourrait jamais arriver.

M. Bonnardel : M. le député, on donne, donc, aux articles 194 jusqu'à 198, la possibilité, donc, de...

M. Barrette : ...

M. Bonnardel : Bien, c'est dans la loi, ce sera dans la loi, c'est de déléguer aux organismes énumérés si tu es sous une municipalité, une communauté métropolitaine, une régie intermunicipale, une société de transport en commun et même l'ARTM.

• (9 h 50) •

M. Barrette : Oui, mais ce sont des «peut», alors que 2, là, 2, s'il advenait qu'on l'amendait, on l'amendait dans le sens de dire, sans les nommer, mais de dire que ces gens-là... Là, c'est clair que, de la manière que le projet de loi est construit, il est possible que d'autres organismes, là, ici, on parle de personnes, on ne parle même pas d'organismes, là, on parle de personnes, que ça se peut, alors que, moi, en ce qui me concerne, ces gens-là, c'est un peu décevant de constater qu'ils pourraient être exclus du champ d'application de la loi. C'est le sens des mots. C'est le sens des mots, là. Quand bien même il y a 194, 195, et ainsi de suite, à la fin, le gouvernement a l'autorité de dire : Légalement, vous, les organisations municipales, vous êtes en dehors du stade. Vous n'avez pas un mot à dire, c'est nous qui décidons. Parce qu'à la fin c'est ça, là, 2, ça dit : Le gouvernement, par sa loi... puis ça ne dit même pas si c'est le gouvernement ou le ministre, là, mais ça dit ça comme ça.

Alors, moi, je comprends, là, que c'est un article introductif. C'est exactement mon point. Ça introduit le fait que le gouvernement a le pouvoir d'exclure les organisations municipales de ce mandat-là de surveillance. Ça ne garantit pas qu'elles vont jouer un rôle, parce que c'est un «peut» et non un «doit».

M. Bonnardel : Mais, Mme la Présidente, «les personnes», en termes juridiques, «les personnes» impliquent les personnes morales, qui peuvent être la ville de Montréal, peuvent être les agents de la paix, contrôleurs routiers, policiers qui vont appliquer, donc, la présente loi. C'est ce que ça dit, là. C'est pour ça qu'on l'indique par «les personnes chargées». Si vous voulez un avis juridique, là, de la définition de «personne chargée», je peux vous le donner.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, monsieur, vous allez décliner votre nom et votre titre, s'il vous plaît.

M. Lessard (Martin) : Oui. Bonjour. Martin Lessard, je suis avocat à la Direction des affaires juridiques du ministère des Transports.

Oui, donc, bon, on parlait de la définition de «personne chargée de l'application de la loi». Bien, à l'article 2, bien, évidemment, les personnes chargées, les municipalités, notamment, sont des personnes morales, là, de droit public, là. Donc, nécessairement, on avait prévu, là, qu'elles étaient visées par l'article 2. Et donc, effectivement, pour ce qui est des dispositions spécifiques, les délégations de pouvoirs, là, c'est l'article 194 de la loi qui s'applique, puis le deuxième alinéa de 194 concerne spécifiquement la ville de Montréal, et donc les pouvoirs leur sont délégués, là, de par la loi, par l'alinéa deux de l'article 194. Pour les autres cas, bien là, effectivement, ça va être une délégation qui va être faite par le gouvernement, là, pour les autres municipalités.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je prends les paroles du légiste au mot. Alors, il dit lui-même que c'est «peut». Alors là, c'est «peut». Alors, ça veut dire que, de fait, là, l'article 2, formellement, «peut» tient. On prend le même mot, ne pas déléguer de pouvoirs, mettons, à la ville de Montréal.

M. Lessard (Martin) : Bien, j'ajouterais juste une chose. Ça reprend, dans le fond... Ce principe-là, ça reprend, là, ce qu'il y avait dans la loi actuelle de la loi sur le taxi. Donc, effectivement, la loi actuelle déléguait, là, à la ville de Montréal, de par la loi, des pouvoirs, mais pas aux autres municipalités. Donc, c'est le même principe, là, qui est repris là.

M. Barrette : Moi, Mme la Présidente, là, je comprends très bien, là. Mais, s'il y a une chose que je ne ferai pas souvent, mais je vais le faire de temps en temps, je ne vais pas référer jamais à la loi actuelle comme étant un argument validant la position d'un article, parce qu'on vient défaire le régime actuel. Dans les faits, là, le projet de loi, il est fait pour défaire le régime actuel. Il est fait... Je vois, Mme la Présidente, que le légiste fait non de la tête. Bien, c'est plate, mais c'est oui dans les faits, là. Le légiste, il va reprendre la parole, il va dire : Bien non, là, on ne fait qu'adapter le registre actuel. Moi, ce que je dis et ce que je constate, et je pense que tous les observateurs, incluant la partie ministérielle, admettent, c'est que l'industrie actuelle du taxi, elle ne sera plus la même après, là. On ne peut pas utiliser, à mon avis, l'argument de : C'était comme ça avant, donc c'est correct après.

Alors, avant, c'était comme intrinsèque, implicite, il y avait une histoire qui faisait en sorte que les municipalités et autres organisations de ce type-là avaient un pouvoir, oui, qui leur était conféré. Mais là, dans un nouvel environnement, un nouvel environnement, là, qui est assez lourd de conséquences... Je pense qu'on en a assez parlé. Ceux qui sont venus nous faire part de leurs doléances en consultations publiques ne sont pas venus nous dire que c'étaient des changements mineurs. Je pense qu'ils sont venus nous dire, au contraire, que c'était plus qu'une transformation majeure, c'était la disparition d'un univers au profit d'un autre univers. Et là, à 2, moi, je regarde ça, là, et 2, c'est introductif, je comprends très bien ce qu'on me dit, mais il n'en reste pas moins que ce n'est certainement pas affirmatif, ni à 2, ni à 194, ni à 195, que les municipalités, notamment les grandes villes, notamment la région de Montréal, vont être impliquées là-dedans. Là, je sais qu'on va me répondre : Bien, c'est sûr qu'ils vont l'être. Oui, mais, si c'est sûr qu'ils vont l'être, qu'on l'écrive dans la loi.

M. Lessard (Martin) : Je rajoute juste une chose, là, peut-être vraiment reprendre le deuxième alinéa de l'article 194. Quand on parle de la ville de Montréal, la délégation, elle est de plein droit de par la loi, là. Ce n'est pas le gouvernement qui va décider de déléguer, là. Dans le fond, on dit : «La ville de Montréal a, pour l'ensemble du territoire de l'agglomération de Montréal, compétence pour exercer les pouvoirs qui peuvent être délégués...» Donc, tous les pouvoirs qui sont prévus au premier alinéa de 194, ils sont délégués de plein droit, de par la loi, à la ville de Montréal.

M. Barrette : Oui, je suis d'accord avec ça, Mme la Présidente. Ils le sont si le gouvernement ou le ministre, là, j'accepte la nuance que le légiste... Me Lessard...

M. Lessard (Martin) : C'est ça.

M. Barrette : Je m'excuse, là, parce qu'on va...

M. Lessard (Martin) : Non, ça va. On va apprendre à se connaître. On va se connaître.

M. Barrette : Quand on va arriver à l'article 75, là, ça va être parfait. Alors, Me Lessard, là, nous dit que le deuxième alinéa nous dit que c'est de plein... Bien oui, je suis d'accord, c'est ça que ça dit, mais ça commence par «peut». Il y a une condition avant, là. C'est «peut». Le deuxième alinéa va s'appliquer si le premier alinéa l'est.

M. Lessard (Martin) : Bien, non, non, non. Pas du tout, là. Le premier...

M. Barrette : Ah! bien là, là, Mme la Présidente, là, c'est sûr qu'on traite à l'avance d'un article, là, mais je veux bien faire cette entorse-là. Je ne la referai pas, mais...

M. Lessard (Martin) : Dans le fond, l'article, je peux... c'est que le premier alinéa dit quels pouvoirs peuvent être délégués à une municipalité.

M. Barrette : Oui, c'est ce que je dis.

M. Lessard (Martin) : Donc, par le gouvernement, c'est le premier alinéa. Et le deuxième alinéa dit : Tous ces pouvoirs-là à la ville de Montréal, le législateur lui-même les délègue d'emblée à la ville de Montréal. Donc, c'est tous les pouvoirs qui sont mentionnés au premier alinéa. Donc, même si le gouvernement n'a délégué aucun de ces pouvoirs-là à une quelconque municipalité, il n'en demeure pas moins que la ville de Montréal, une fois que la loi est en vigueur, elle a tous les pouvoirs qui sont mentionnés au premier alinéa de 194, sans que le gouvernement n'ait quelconque chose à faire. Donc, c'est ça, l'effet de 194. Et, comme je dis, ça reprend l'esprit de l'article, je ne l'ai pas par coeur, là, mais 13 ou quelque chose...

M. Barrette : On y reviendra, là. C'est un projet de loi qui est complexe, Mme la Présidente...

M. Lessard (Martin) : Non, mais, c'est important, là, de bien comprendre.

M. Barrette : Justement, là...

M. Lessard (Martin) : Je comprends. Vos interrogations sont importantes.

M. Barrette : Oui, oui, merci. J'apprécie le commentaire. Je ne les fais pas comme ça, par hasard, là. Il n'en reste pas moins, là... Et je reprends les propos de Me Lessard. Me Lessard nous dit : Ne vous inquiétez pas, parce qu'au deuxième alinéa ils les ont tous, les pouvoirs. Mais moi, je réponds : Oui, mais c'est parce que le deuxième alinéa, il suit le premier. Le premier doit s'exercer avant que le deuxième s'exerce.

Alors, le premier, c'est «peut», et je ferais remarquer à Me Lessard que le deuxième alinéa... Je vais le lire : «La ville de Montréal a, pour l'ensemble du territoire de l'agglomération de Montréal, compétence pour exercer les pouvoirs qui peuvent être délégués à un tel organisme. Elle peut aussi les...» C'est tout des «peut».

Alors, le premier alinéa, c'est un «peut», le deuxième alinéa, c'est un «peut». Pour arriver au deux, il y a la condition du «peut» en premier, puis, quand on arrive dans le deuxième, c'est un «peut». Mais là c'est parce que ça fait pas mal de «peut». Je pourrais aller jusqu'à dire que je n'en peux plus, mais je ne le ferai pas. Alors là, d'où mon interrogation initiale. C'est introductif. Moi, je suis bien d'accord que c'est introductif, mais c'est une introduction faible.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Voulez-vous qu'on suspende quelques instants? O.K. Alors, monsieur... maître.

M. Lessard (Martin) : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, alors, je vais suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 9 h 59)

(Reprise à 10 heures)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous reprenons nos travaux. Monsieur... allez-y.

M. Lessard (Martin) : Oui. Mon cher collègue Me Paquin me faisait remarquer, là, aussi un autre article qui est important à prendre en considération, c'est 202 du projet de loi, qui modifie — donc, ça, c'est la charte de la ville de Montréal — donc, qui vient modifier l'article 274, là, de l'annexe C de la charte, là, pour venir dire que la ville, donc, de Montréal exerce tous les pouvoirs pouvant être délégués à un organisme en vertu de 194. Donc, elle affirme, là, qu'elle exerce tous les pouvoirs qui peuvent être délégués en vertu de 194, là, de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile et a pleine autorité sur l'organisme visé à 220.1, qui est... C'est le BTM, c'est ça.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je comprends que maître...

M. Lessard (Martin) : Paquin.

M. Barrette : Paquin? Paquet?

M. Lessard (Martin) : Paquin, Mathieu Paquin, oui.

M. Barrette : Alors, Me Lessard a consulté Me Paquin. Alors, ça fait deux instances juridiques. Ce n'est pas parce qu'on le conjugue à un autre temps que ce n'est pas «pouvoir», là. C'est la même affaire.

Alors, la ville exerce tous les pouvoirs pouvant être délégués à un organisme en vertu de l'article 194. Le «peut» de 2 est suivi par un «peut» de 194, et comme un «peut» de 195, et se retrouve avec un «pouvant» de 202. On est dans le «peut», là, on n'est pas dans le «doit». Alors, sur le plan purement technique de l'introduction, là, alors, moi, je vous invite à, tu sais... Je ne vous invite à rien du tout, en fait. Continuez, c'est très bien comme ça. Mais là on est dans le «peut», là. Il n'y a rien qui dit que la ville de Montréal ni même la ville de Québec, là, pas juste la ville de Montréal, l'agglomération métropolitaine de Montréal... Moi, ça me...

Puis je reviens à ce que je disais, Mme la députée... Mme la Présidente, pardon, la députée aussi, là, mais... la députée aussi. Alors, Mme la Présidente, je reviens à ce que je disais. On a une loi sur le taxi. Là, ce n'est plus une loi sur le taxi, on ne peut pas se référer à ça, là. Là, c'est une loi, là... ce n'est tellement plus l'univers du taxi dans l'esprit du gouvernement que c'est l'esprit du transport rémunéré. Et moi, là, n'importe quoi, là, qui n'aura pas assez de pouvoir pour observer, réglementer, ramener dans le droit chemin des organisations du genre de... on ne les nommera pas, mais du genre de celles qui rentrent au Québec actuellement et qui font qu'on est rendu là, moi, ça me fatigue. Puis il va y en avoir d'autres affaires qui vont me fatiguer dans le projet de loi.

Alors là, on est dans du «peut», puis je n'ai pas de garantie qu'à la fin, ne serait-ce que pour l'agglomération de Montréal, où est la moitié du Québec... Puis ça devrait être pour tout. Moi, en ce qui me concerne, ça devrait être partout, là. Tout le monde... Les villes devraient avoir leur mot à dire sur leur territoire à chaque fois; là, c'est des «peut». La seule chose que je voie de spécifique pour Montréal là-dedans, là, c'est qu'une loi qui devrait être la même pour tout le monde il y a des articles potentiels pour Montréal. Ça, c'est vrai. Mais ça demeure potentiel. Il n'y a pas de règle qui est universelle. J'ai de la misère... Bien, universelle. Il n'y a pas de règle qui s'applique formellement sur tout le territoire.

Alors, je relis 2 : «La Société de l'assurance automobile du Québec, la Commission des transports du Québec et les personnes chargées...» Là, on aurait pu dire : «...et les municipalités ont la responsabilité de vérifier l'application de la présente loi.» Moi, je pose la question : Pourquoi on ne met pas ça? Est-ce qu'on va avoir un régime à plusieurs vitesses? Pourquoi on ne met pas, là, dans 2, les municipalités ipso... de facto, là?

M. Bonnardel : M. le député, on lisait à l'article 194...

M. Barrette : «Peut».

M. Bonnardel : ...que le gouvernement peut déléguer aux organismes énumérés. La ville de Montréal a, pour l'ensemble du territoire, compétence pour exercer les pouvoirs, et elle-même peut aussi déléguer à l'ARTM, si elle le souhaite, «dans la mesure où elles concluent une entente à cette fin par laquelle la ville renonce à exercer cette compétence».

Je pense qu'on est assez clair dans la façon dont on veut le faire. Il n'y a pas de... On ne travaille pas en catimini, là, pour imposer quelque chose. On va, dans l'ensemble, sur ce qui existait déjà, surtout pour Montréal, encore une fois. On l'a mentionné, la compétence de la ville, le BTM, et tout ça, c'est important pour nous. Alors, je pense, de la façon qu'on l'a écrit et de la possibilité, donc, encore une fois, de déléguer aux organismes énumérés, je pense qu'on le mentionne bien, tu sais, c'est... pour nous, c'est de travailler avec les compétences requises pour chacune des entités, là.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je vais reprendre mon argument puis, si ça continue, je vais quand même probablement proposer un amendement, là. Ici, là, on devance. J'ai accepté, là, qu'on aille... Normalement, on est à l'article par article, là, on l'avait convenu, là. Je pense qu'on l'avait convenu. Si on ne l'a pas convenu, il va falloir... bon. Alors là, là, on sort de notre protocole. Je veux bien sortir de notre protocole d'étude détaillée, là, mais, quand on arrive à 194, là, on n'est pas du tout... on est dans le Chapitre XVIII. Le Chapitre XVIII, c'est sûr, ça traite de Montréal. Et là, là, II, là, lui, là, c'est le début du projet de loi. Ça ne peut pas être plus le début, plus le début de ça, c'est I. Alors, à II, là, qui introduit tout le reste, c'est tous des «peut». Et alors, revenons à II, c'est «peut». 194 sert à illustrer mon propos. C'est correct.

Alors, moi, si je reviens à II, je constate que c'est «peut» et que, donc, potentiellement, les municipalités, incluant Montréal... puis je ne dis pas que le ministre... je ne prête pas d'intention à personne, je dis simplement, là, qu'on est dans le «peut», et, quand on me dit...

Une voix : ...

M. Barrette : Bien oui, oui, oui. Non, je m'excuse. C'est vrai, il n'y a pas de «peut» dans II, c'est vrai, ce n'est pas un «peut», mais c'est implicite, parce que «dans les fonctions et pouvoirs qu'elle leur attribue respectivement». Alors, ça ne veut pas dire qu'il va en avoir. Puis, quand on veut répondre à cette question-là, oui, là on va à 194, puis c'est tous des «peut».

Le fait de ne pas avoir nommé les villes, là, la personne chargée, c'est juste des personnes au sens que je vais qualifier général du terme, mais, s'il est général, ça veut dire qu'il y en a qui vont être désignées puis il y en a qui ne le seront pas.

Demain matin, là, il pourrait ne plus y avoir, légalement, de bureaux de taxi à Montréal, par exemple. Alors, quand on prend l'argumentaire de : La loi était de même avant la loi du taxi, oui, mais c'est parce que ce n'est plus une loi de taxi. Il n'y en a plus, de loi de taxi, là, il n'y en a plus. Là, il y a une nouvelle loi, là. Tout tombe.

M. Bonnardel : ...pourquoi j'obligerais une municipalité si elle ne le souhaite pas? Pourquoi je les obligerais?

M. Barrette : Bien, c'est parce que moi, là, je prends souvent l'argument du ministre. Le ministre nous dit souvent : Écoutez, là, il faut faire cette loi-là parce que cette loi-là nous amène dans cinq ans, dans 10 ans. Moi, j'ai même dit au ministre, sur son argument : On ne verra pas ça là, là. Le ministre me répond : Oui, on va le voir bientôt. Savez-vous qu'est-ce qu'on va voir bientôt? Puis je prends les propos du ministre, on va voir des véhicules autonomes.

Si, dans cinq ans, là, sur cette loi-là, il y a des véhicules autonomes, là, moi, je soumetts au ministre que toutes les municipalités vont avoir certainement un rôle à jouer dans l'état raisonnablement prévisible de ça. Ça, c'est les mots du ministre. Je prends juste ses mots. Alors, quand il me pose la question : Pourquoi je mettrais ça là-dedans?, bien, de la façon aussi futurologique que le ministre a utilisé son argumentaire à date, moi, là, je suis à Rouyn-Noranda, là. Bien,

à Rouyn-Noranda, là, si jamais arrivent, là, des voitures autonomes, que bien du monde vont craindre, d'autres vont être contentes, bien, j'aimerais ça, moi, avoir un pouvoir de réglementation ou de surveillance de ça, un ou l'autre ou un et l'autre.

Alors, moi, de me demander pourquoi, je veux bien, là, mais je pense que c'est plus à la partie ministérielle de justifier son affaire.

M. Bonnardel : Bien, M. le député, vous parlez d'autonomie municipale. Pour moi, c'est important, mais vous ne vous imaginez pas, demain matin, si le véhicule autonome était partie prenante de notre réseau routier, dans cinq ans, qu'on ne va pas encadrer tout ça par l'entremise du ministère des Transports et de travailler avec les municipalités? On ne laissera pas pleins pouvoirs à la municipalité. En tout cas, je vois mal comment on pourrait dire : Vous, là, vous ne pouvez pas accepter de véhicule autonome sur votre territoire. Si on a travaillé dans un ensemble québécois, je pense que ça va de soi.

Alors, je le répète, pourquoi vous souhaitez que, dans cet article, j'oblige, j'oblige les municipalités? Je ne souhaite pas les obliger. Elles peuvent participer avec nous. On donne les pleins pouvoirs à Montréal, comme avant, et, pour le reste, bien, comme je vous l'ai mentionné, à l'article 194, on définit les personnes chargées. Ce sont des contrôleurs routiers aussi, des agents de la paix, des policiers, tout ça, plus les personnes morales, les municipalités.

Mais je ne vois pas en quoi, demain matin, je devrais obliger les municipalités à être partie prenante de cette loi quand il y a déjà des organismes, il y a déjà des... je le mentionne, la SAAQ, la Commission des transports, le BTM, et autres, qui feront de la surveillance pour s'assurer des règles qui doivent être respectées.

• (10 h 10) •

M. Barrette : Là, Mme la Présidente, là, on est dans la contradiction dans les termes. Alors, dans les dernières minutes, le ministre nous a dit qu'il n'y a pas de problème parce qu'à 194 on peut leur donner la responsabilité, et là il ne voit pas pourquoi on aurait à leur donner la responsabilité à tout le monde. Bien, moi, ce que je dis, ce n'est pas compliqué, qu'on fasse un amendement qui dise quelque chose du genre : Ipso facto, elles ont toutes la possibilité d'assumer cette responsabilité-là. Si elles le désirent, elles le laissent aux autres. Ce n'est pas la même chose que de pouvoir leur donner la responsabilité. Ça, c'est l'«opting in», l'«opting out».

Là, actuellement, là, c'est un «opting in» au choix du gouvernement, alors que, normalement, ça devrait être un «opting out», à mon avis, au choix de la municipalité.

M. Bonnardel : Je n'ai pas l'intention d'aller plus loin pour cet article ni de l'amender. Je pense qu'on est assez clair. On n'oblige personne. On donne encore une fois les pouvoirs à Montréal, comme je l'avais déjà mentionné, comme on l'avait mentionné au BTM quand on les a reçus ici. Donc, on délègue un organisme, je pense qu'on explique bien ce qui peut être possible aux municipalités, aux communautés métropolitaines, aux régies intermunicipales, aux sociétés de transport, à l'ARTM. Je pense que c'est assez clair. Et là-dessus, pour moi, d'obliger les municipalités à être partie prenante, je ne vois pas en quoi je devrais aller là pour les obliger à être partie prenante quand il y a déjà, encore une fois, des entités qui sont responsables... qui seront responsables d'appliquer la loi.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, comme je l'ai dit, il n'y a même pas, je pense, 45 secondes, je ne propose pas de les rendre obligatoires, de les obliger. Ce que je dis simplement, c'est que, de fait, elles devraient avoir le droit et elles pourraient avoir la possibilité de ne pas exercer ce droit-là. Ce n'est pas le même chemin législatif, légal. C'est un chemin différent. C'est le principe que je pense que tout le monde comprend. C'est de l'«opting in» ou de l'«opting out».

Ça, ça veut dire que c'est sûr que ça enlève au gouvernement la possibilité de décider qui va l'avoir, la responsabilité, et qui ne l'aura pas. Et ça enlève un certain... c'est sûr que, du côté gouvernemental, ça peut créer un malaise. Mais il y a quand même quelque chose, on fait une nouvelle loi pour un nouvel univers pour le futur. Alors, qui nous dit qu'il n'y aura pas un tel, et tel, et tel nouveau cas de figure? On transforme une industrie, là, on ne fait pas juste la transformer, là, c'est un nouvel état de fait. Alors, moi, je regarde ça, puis il me semble que c'est utile.

Alors, Mme la Présidente, suite à nos échanges, je pense qu'il y aurait lieu de suspendre quelques instants nos travaux pour que nous rédigeons l'amendement que je souhaite déposer conséquemment aux conversations qu'on vient d'avoir.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, je vais suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 10 h 13)

(Reprise à 10 h 23)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre nos travaux, s'il vous plaît. M. le député de La Pinière, je vous invite à lire l'amendement que vous proposez à l'article 2.

M. Barrette : Alors, l'amendement se lit ainsi, Mme la Présidente :

L'article 2 du projet de loi est modifié par :

1° le remplacement des mots «les personnes» par les mots «les autorités municipales ou supramunicipales sont»;

2° et l'ajout, à la fin, de «Une autorité municipale ou supramunicipales peut choisir, pour une période déterminée de renoncer à cette responsabilité.»

Alors, ce que ça dit, essentiellement, Mme la Présidente, c'est un renversement de la procédure qui est dans l'esprit du projet de loi... non, je m'excuse, qui est dans l'esprit de l'article 2, qui, lui, parle des responsabilités de ceux et celles... et

là je parle des organisations qui ont la responsabilité de surveillance. Alors, ce que ça dit contrairement à précédemment, ce n'est pas la société... la SAAQ — je vais juste prendre mon cahier — obligatoirement, et la Commission des transports obligatoirement, et peut-être les autres. Alors, ce que ça dit, ça dit : À la case départ, obligatoirement, la SAAQ, la Commission des transports du Québec, les autorités municipales et supramunicipales. Et, s'il advenait, pour toutes sortes de raisons, par exemple, une municipalité est trop petite puis elle n'a pas vraiment de cette activité-là, qu'elle ne veut pas participer à ça, elle n'y participe pas, c'est son choix, et la responsabilité revient à l'autre.

Alors, ça couvre tous les cas de figure d'aujourd'hui et du futur. Parce que le futur, là, s'il y a une chose qu'on ne connaît jamais, c'est le futur et, s'il y a une chose qu'on connaît encore moins, c'est le futur dans ce nouvel environnement-là. Moi, je ne vois qu'une série de potentiels problèmes devant nous. Maintenant, on n'est pas nécessairement d'accord là-dessus, mais l'amendement que je propose est le résultat direct des conversations qu'on vient d'avoir.

Le ministre va me dire : Je ne vois pas pourquoi je ferais ça. Bien, moi, je lui dis : Il ne voit pas pourquoi non plus qu'il ne le fera pas. Alors, ça, c'est un amendement que je pourrais qualifier de préventif, qui ne mène à rien d'additionnel comme fardeau à qui que ce soit mais, qui vient inclure dans la loi la possibilité ipso facto, pour une autorité municipale ou supramunicipale, d'assumer, dépendamment de l'évolution des circonstances, cette responsabilité-là.

Je vais aller plus loin, Mme la Présidente. Si on considère que Montréal a besoin... Puis là, quand j'écoute le ministre, c'est sûr que ça va arriver. C'est marqué «peut», là, mais il dit lui-même : Bien, regardez, c'était déjà comme ça, ils vont l'avoir. Bien, si c'était si évident que ça, ça serait écrit dans la loi que Montréal, dans sa globalité, l'aurait. Mais non, même ça, ce n'est pas là. Alors, même ça, ce n'est pas là. C'est ça qui est un petit peu bizarre dans le raisonnement. Bien oui, ils vont l'avoir, mais c'est un «peut», mais, bien oui, ils vont l'avoir, mais pourquoi ce n'est pas dans la loi? Alors, moi, ce que je dis, c'est que, bien oui, tout le monde va l'avoir qui pense qu'il y a lieu... il a raison de l'exercer pour toutes sortes de raisons. Si la municipalité ou l'autorité soit régionale... supramunicipale, pardon, ne la veut pas, bien, elle ne l'a pas. Mais une chose qui est certaine dans l'article 2, là, il y a deux organisations publiques qui ont obligatoirement cette responsabilité-là, et c'est la Société de l'assurance automobile du Québec et la Commission des transports du Québec. Après, c'est des «peut», ça ne change rien au raisonnement. Moi, je dis : Tout le monde veut, s'il le souhaite. C'est sur leur territoire. S'ils ne le veulent pas, ils ne l'ont pas, et, comme dans tous les cas de figure, ça revient aux deux entités que j'ai mentionnées précédemment. Et, si c'est si évident que ça que Montréal va l'avoir, bien, Montréal va l'avoir ipso facto.

Alors, ça, ça couvre tous les cas de figure dans le futur en termes de responsabilité, de surveillance, puis je ne vois pas pourquoi le ministre serait inconfortable avec ça. Je ne le vois pas. Je demande au ministre, là, à ce moment-ci, de nous expliquer pourquoi il est inconfortable avec ça.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, c'est assez simple. On l'a expliqué tantôt jusqu'à quel point, dans le terme juridique qui est «des personnes chargées», que ce terme était inclusif. Alors, le député me demande de remplacer le mot «personnes» par «des autorités municipales ou supramunicipales». Les personnes chargées, ça inclut aussi, je l'ai dit tantôt, les contrôleurs routiers, les agents de la paix, les policiers. Alors, si j'abolis ou j'enlève le mot «personnes», bien, ces personnes nommées inclusivement, donc, dans la définition des avocats, bien, ça ne peut pas fonctionner. Et je le répète encore une fois, là, les autorités municipales, à l'article 194, auront le choix. Et l'ARTM, on la définit comment, là, dans «municipales ou supramunicipales»?

Alors, ça ne peut pas fonctionner, Mme la Présidente. Puis, je le répète, je pense qu'on l'a bien écrit dans l'article 194 : «La ville de Montréal a, pour l'ensemble du territoire de l'agglomération[...], compétence pour exercer les pouvoirs», comme elle le faisait avant par l'entremise du BTM. Elle peut le déléguer aussi, en tout ou en partie, à l'Autorité régionale de transport métropolitain. Alors, ça ne peut pas... on ne peut pas accepter l'amendement, parce qu'encore une fois le terme ou... d'amener juste les autorités municipales ou supramunicipales va enlever la définition que je vous ai donnée tantôt dans l'ensemble des personnes chargées, qui inclut donc les contrôleurs routiers, agents de la paix, policiers. Voilà.

• (10 h 30) •

M. Barrette : Mme la Présidente, le ministre me dit que j'utilise un mauvais terme. À l'article 32, là, de la loi sur le taxi, au un, deux, trois, quatrième alinéa, c'est écrit tel quel : «Le gouvernement peut par décret déléguer à toute autorité municipale ou supramunicipale qu'il indique l'exercice des pouvoirs prévus [à certains articles].» C'est des termes de la loi existante. Alors, sur l'argument, Mme la Présidente, que le terme n'est pas un bon terme, bien non, c'est parce que le terme, c'est le terme qu'on a pris de la loi actuelle, bon, déjà là, en partant.

Alors, deuxièmement, le ministre nous dit : Oui, mais il y a des personnes, là, il prend des agents de la... Oui, mais c'est parce qu'eux autres sont sous l'autorité de son ministère, de la SAAQ, hein? Ceux qui font, là, la surveillance sur les autoroutes, là, ils sont sous leur autorité à eux autres. Ce n'est pas un argument. Moi, tout ce que... Je le répète, Mme la Présidente, là, le ministre me répond par la bande, par la bande, en termes d'argumentaire, à une proposition que je fais qui est identique à la sienne, avec une exception. Moi, c'est une question d'«opting out», alors que, lui, ce n'est même pas un «opting in». Lui, c'est : Je leur propose, parce que c'est ça, le sens du «peut», puis je leur propose, puis ils ne sont même pas obligés d'accepter.

Alors, moi, ce que je dis simplement, c'est la même chose, sauf que, dans la loi, puisque 2 a une force, une valeur introductive, elle vient annoncer un nouveau régime, parce que c'est un nouveau régime, par une nouvelle loi qui vient balayer tout le reste du revers de la main, ça, c'est clair, c'est bien établi, bien, je dis simplement : O.K., dans ce nouveau régime là, tout le monde aura la responsabilité, à moins qu'ils décident de ne pas la prendre et de la laisser au précédent.

Alors, dans la hiérarchie des responsabilités, il y a, en haut, le ministère. On s'entend, là, le ministère veut qu'il y ait de la surveillance, c'est ça qui est essentiellement l'article 1 et 2, surtout le 2. Alors, après le ministère, là, c'est délégué

à la Société de l'assurance automobile. En même temps, si on avait affaire à un organigramme, là, ça serait à côté ou en dessous, mais probablement à côté, il y aurait la Commission des transports du Québec. Et là, après ça, on descendrait d'un étage, et là, l'étage d'en dessous, c'est les personnes chargées. Là, les personnes chargées, là, ce sont les personnes qui peuvent être chargées. Le ministre nous a donné l'exemple de 194, qui est Montréal. C'est exactement ça que ça dit. Et moi, je le dis, là, dans la hiérarchie, ministère, SAAQ, CTQ, j'inclus les municipalités et autorités supramunicipales et je leur donne le loisir de ne pas le prendre.

Alors, ce n'est pas la même dynamique. Encore une fois, c'est l'«opting in», l'«opting out», et, pardonnez-moi, là, je ne voudrais surtout pas que le député des Îles-de-la-Madeleine s'en offusque, mais, dans la population générale, tout le monde sait c'est quoi, ça. Pour des fins de clarté de la discussion, là, j'utilise quatre mots dans deux locutions anglaises. Alors, c'est ça, la réalité. Alors, c'est le même esprit que ce que le ministre a déposé, mais avec une dynamique légèrement différente. Pourquoi? Pour faire face à toutes les éventuelles situations.

Moi, là, je regarde ça, là, puis je reprends les propos du ministre juste pour faire, encore une fois, la même futurologie que le ministre a faite, hein? Le ministre... non, mais c'est vrai, là. Je vois le chef de cabinet du ministre sourire. Mais c'est parce que ce n'est pas moi qui ai utilisé à outrance... puis je ne dis pas ça méchamment, «à outrance», je dis «outrance» en termes de volumétrie. Le ministre a souvent, souvent, souvent fait référence au véhicule autonome. J'ai même dit, moi, en introduction à ce projet de loi ci, que j'ai qualifié du plus injuste que j'ai vu, et pour les raisons... et j'ai expliqué les raisons pour lesquelles c'est injuste. Je suis allé aussi loin que de dire, et j'y crois, que l'industrie du taxi, elle... pas du taxi, je m'excuse, l'industrie d'Uber et de Lyft, c'est quasiment une industrie à part, ça là, là, eux autres, là, c'est un modèle d'affaires qui est basé, à long terme, sur des profits générés par le véhicule autonome, qui n'aura plus de coût de chauffeur. Eux autres vivent un intermédiaire, et, dans cet intermédiaire-là, ce sont les chauffeurs et les propriétaires de taxi qui sont financièrement et personnellement lésés. Ils le sont. Puis ils le sont d'autant plus que le gouvernement ne les compense par à la hauteur appropriée et, en plus, ne suis même pas la procédure normale pour établir la compensation, qui est établie arbitrairement par le ministre et son équipe. Peut-être par le Conseil du trésor, mais c'est arbitraire, ce n'est pas le résultat d'une procédure en bonne et due forme. Il y aura peut-être un procès à cause de ça. Il y aura peut-être aussi des manifestations entre temps, et on peut le comprendre.

Alors, dans cet univers-là, là, futurologique, où un jour il y aura des voitures autonomes, bien, peut-être, moi, là, que la ville de Sherbrooke va dire : À Sherbrooke, là, c'est le royaume des côtes. Puis, dans le royaume des côtes, là, ça serait peut-être une bonne idée qu'on puisse avoir notre mot à dire en termes de surveillance et/ou de réglementation. Peut-être que ça pourrait être ça. Dans le royaume des côtes, là, ça glisse, les rues sont croches parfois, et ainsi de suite. Une ville bien gérée, à Sherbrooke. Bien, peut-être qu'eux autres... puis je prends eux comme exemple, là, je ne leur ai pas parlé. Je pourrais prendre d'autres exemples où les gens pourraient dire : Bien, regardez, là, chez nous, c'est un cas particulier.

Alors, moi, je prends un exemple qui s'applique très bien à l'article 2, et à 194, et n'importe quel autre article, qui montre qu'il vaut mieux prévenir que guérir. Alors, ça ne change rien dans l'esprit hiérarchique des responsabilités de l'article 2 et du projet de loi n° 17. Ça ne change rien. La seule chose que ça change, c'est qu'on n'a pas besoin, après, de changer la loi ou de venir gossier au gouvernement — je ne sais pas si c'est un anglicisme, mais, en français, c'est utilisé vraiment beaucoup — pour avoir une responsabilité que d'autres pourraient ne pas leur donner.

Alors, moi, là, je ne change rien à l'argumentaire du ministre. Je ne fais que l'approcher, sa problématique, dans un angle différent, celui de l'«opting out». Et je n'ai pas entendu, de la part du ministre, un argument contre. Je lui passe la parole.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que vous avez un commentaire, M. le ministre? D'autres commentaires, M. le député?

M. Barrette : Oui, j'en ai... Est-ce que j'ai compris que le ministre n'avait pas de commentaire?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il a dit au micro qu'il n'avait pas de commentaire.

M. Barrette : Ah! hier dans une rencontre où j'avais été cordialement invité avec les propriétaires de taxi, j'avais prédit — c'est déjà arrivé, il est 10 h 40, là — qu'on allait arriver rapidement à : Je n'ai plus de commentaire. Bien, ce n'est pas un débat, ça, je n'ai plus de commentaire.

Je n'ai pas entendu... Puis là, après ça, Mme la Présidente, ça m'oblige à reprendre mon argumentaire. Et là je sens la pulsion, du côté ministériel, de me dire : Ah! vous filibustez. Bien non! C'est parce que moi, j'ai...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière, vous ne pouvez pas prêter des intentions.

M. Barrette : Ah! je n'ai pas prêté d'intention, Mme la Présidente, j'ai parlé de pulsion.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien...

M. Barrette : «Pulsion», ce n'est pas une intention.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Continuez donc.

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente. Alors, je la sens, mais ça ne va pas... la pulsion ne va pas s'exprimer tout de suite. La pulsion ne va pas s'exprimer tout de suite, Mme la Présidente. Ça va venir.

Alors, moi, là, je débats et je débats d'un point qui est simple. Je n'ai pas de contre-argumentaire et je m'attends à avoir un contre-argumentaire. Et là on va me reprocher de le refaire. Je n'ai pas le choix. Je veux dire, un débat, c'est un débat. On échange des points de vue puis on échange quelque chose qui se... Les débats parlementaires, Mme la Présidente, vous n'allez pas me reprocher de les qualifier de contradictoires.

Vous savez, Mme la Présidente, en 2014, quand nous avons été élus et avons formé le gouvernement, c'était mon premier séjour au salon bleu. Et quand on arrive, au début d'un gouvernement, le lieutenant-gouverneur fait un discours. Je pense que vous vous rappelez de ça. Et une des choses qu'il a dites, bien, une des premières choses qu'il a dites, il a dit : Notre parlementarisme, c'est un... le salon bleu est un lieu de débats contradictoires. Pas contradictoires pour s'obstiner pour s'obstiner, c'est juste que du débat, comme je l'ai toujours dit, naît soit la vérité, soit un compromis raisonnable. Encore faut-il qu'on oppose des arguments sur le même sujet.

Alors, moi, quand je dis au ministre que je suis, de par mon amendement, exactement, exactement, dans le même esprit que lui, avec un bémol, juste un, qui est que moi, je suis dans un «opting out», lui, il n'est pas dans un «opting in», lui, il est : Je décide. Je ne donne pas l'option à l'organisation de faire partie de ceux qui surveillent. Je dis dans la loi : Vous pouvez implicitement, là, parenthèse... si ça vous tente. C'est ça que ça veut dire «peut». Ça ne veut pas dire qu'ils vont l'avoir automatiquement. Et là on me répond : Oui, mais c'est déjà dans la loi. Oui, bien oui, mais, je veux dire, qui me dit, là, que ça... Si c'est déjà dans la loi, gardons la loi telle qu'elle est. Mais on la change, la loi, on change le régime au complet.

Alors là, moi, je vais exactement dans le même sens que le ministre. Le ministre, dans un premier temps, me dit : Ces termes-là, ce n'est pas des termes qui fonctionnent dans la loi. Je lui fais la démonstration en citant un exemple de la loi en vigueur actuellement où ces mots-là, «municipal» et «supramunicipal», est exercé, identifié, appliqué. Puis, bien, en passant, Mme la Présidente, dans la loi actuelle, les termes «autorité»... voyons, «municipale» et «supramunicipale» apparaissent 26 fois.

Alors, vous voyez, là, on est dans un débat. On m'oppose un argument qui, à sa face même, là, ne tient pas la route. Alors, on me dit : Le terme n'est pas bon, je fais la démonstration qu'il est déjà là, il est là 26 fois, et là, après ça, il faudrait arrêter le débat, parce que, là, je n'ai plus rien à dire. Bien, ce n'est pas un débat, ça, Mme la Présidente, et ça, je trouve ça malheureux.

Alors, je le redis, je n'ai pas entendu d'argument pratique selon lequel ou sur la base duquel ou desquels ce que je propose vient vraiment poser un problème dans l'application du corpus législatif. Je n'ai rien entendu de ça et, madame, par collégialité, je vais redonner la parole au ministre pour qu'il puisse peut-être, après réflexion, nous donner un argument qui traite de mon argument.

• (10 h 40) •

M. Bonnardel : Mme la Présidente, un court commentaire. Je l'ai mentionné tantôt, la SAAQ, et la Commission des transports, et le BTM à Montréal continueront de faire le travail de contrôle de cette loi, encore une fois. Les municipalités auront la possibilité aussi de participer. Si la ville de... Je vais donner l'exemple de Sherbrooke. Si la ville de Sherbrooke veut créer demain matin un bureau de taxi de Sherbrooke, bien, ce sera à elle de le définir ou de le préparer avec nous. Est-ce qu'elle souhaitera investir des sommes? Ça sera à eux de le faire.

Maintenant, est-ce qu'on va leur permettre de réglementer pour contrecarrer le projet de loi? J'abolis les territoires d'agglomération. Je n'aurai pas deux villes limitrophes où un taxi partirait d'une ville X pour se rendre à l'autre ville, puis qu'il y ait un règlement différent, et que ça empêche, donc, d'aller de l'avant avec le projet de loi comme on souhaite l'adopter. Encore une fois, c'est pour ça que l'amendement que le député dépose ne sera pas accepté par nous.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, si le ministre le consent, est-ce que je pourrais poser une question au légiste, à Me Lessard, qui l'accompagne?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a consentement pour demander à M. Lessard de prendre la parole?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, qu'il me la pose, la question, je verrai si...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il n'y a pas de consentement, M. le député.

M. Barrette : Bien, Mme la Présidente, c'est parce que la question que j'aurais à poser à Me Lessard, qui, lui, est un légiste, elle est très simple : Est-ce que l'amendement que je propose pose un problème législatif, un problème légal? Là, à ce moment-là, ça nous permettrait de le regarder non pas dans l'angle... je ne sais pas quel angle le ministre prend vraiment, mais, sur le plan légal, moi, j'aimerais ça, moi, qu'on m'explique, là, exactement le problème que ça pose. Le ministre, il ne me le dit pas, donc je ne peux pas contre-argumenter.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le député veut plus être restrictif dans ses demandes, dans ses façons de faire avec les municipalités. Je l'ai déjà dit, on n'ira pas là. On n'ira pas là, alors je n'irai pas plus loin dans ce que j'ai déjà dit depuis 20 minutes, 30 minutes, avec les discussions du député.

M. Barrette : Mais, Mme la Présidente, j'aimerais, à ce moment-là, que le ministre m'explique en quoi je suis plus restrictif. Ce n'est pas mon intention, je vous le dis tout de suite, là. Je n'ai aucune intention d'être plus restrictif, aucune. Alors là... Bien, en tout cas, au sens général du terme, on s'entend, là. Il y a peut-être des éléments pour lesquels ce sera nécessaire, mais, dans le cadre de l'article 2, non, je ne suis pas restrictif. Puis je suis surpris de l'argument du ministre, parce que c'est la première qu'il sort ça, là. Là, je vois qu'il y a une consultation active, là, avec ses collègues. Il semble que les arguments jaillissent de la gauche, de la droite et de l'arrière.

M. Bonnardel : M. le député, qui a déjà été ministre, le sait très, très bien, hein, que les collègues peuvent parler, peaufiner, peaufiner une réponse, regarder si ça va dans l'intérêt du projet de loi d'accepter ou non un amendement. Je l'ai déjà mentionné, on n'acceptera pas cet amendement, parce qu'on ne sera pas, comme il le souhaite... notre terme à nous, notre «personnes chargées», est plus inclusif.

Alors, je le répète, je ne vois pas en quoi adopter son amendement, demain matin ou là, présentement, améliorerait le projet de loi. Ce qu'on a mis là donne la possibilité aux municipalités d'accepter ou non. Alors, on ne les obligera pas à aller de l'avant si elles ne le souhaitent pas. Puis, dans les circonstances, je pense qu'on le définit bien dans les termes que le projet de loi a été écrit.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je vais reprendre exactement le raisonnement du ministre, qu'il vient de poser là. On ne les obligera pas. Bien, je viens d'expliquer, avec moult explications — pléonasme, on se comprend, là — en quoi ça ne les oblige pas, ça ne les oblige pas. Non seulement ça ne les oblige pas, je mets même une phrase qui dit qu'ils peuvent ne pas prendre la responsabilité. C'est ça qu'il vient de nous dire. Et, Mme la Présidente, je peux vous dire une chose, je ne vois pas... je ne reproche pas au ministre de consulter pendant qu'on prend la parole. Voyons donc! C'est tout à fait normal. C'est juste que le ministre m'a dit, juste avant que je fasse mon commentaire, qu'il ne voulait pas que je parle à Me Lessard puis que c'était à lui de poser les questions. Bien, Me Lessard pourrait nous expliquer juridiquement, c'est une question simple : Est-ce que ça pose un problème d'application de la loi? Le ministre ne veut pas.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Monsieur...

M. Bonnardel : ...plus restrictif, et notre terme utilisé est plus inclusif. Voilà.

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

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député, c'est la prérogative du ministre de refuser que... quant à ses...

M. Barrette : Mais, Mme la Présidente, j'imagine que c'est ma prérogative de poser des questions.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, c'est votre prérogative de poser des questions.

M. Barrette : Merci. Alors, je vais continuer à poser la même question. Est-ce que le ministre peut nous dire qu'est-ce qu'il veut dire par : C'est plus restrictif?

M. Bonnardel : Je l'ai expliqué, Mme la Présidente. Ça fait 22 minutes qu'on discute de ce terme ou de la façon que le député veut amender l'article 2.

M. Barrette : Mme la Présidente, je n'ai pas entendu une seule explication qui démontrait le caractère restrictif de ma proposition. Il n'y a pas plus ouvert que la proposition que je viens de faire.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le député, peut-être, n'accepte pas la réponse que je lui donne, ce n'est peut-être pas ça qu'il aime entendre, mais je lui ai donné des réponses à ce que lui souhaiterait voir adopter, ce qui n'aura pas lieu.

M. Barrette : Mme la Présidente, j'accepte sa réponse. Vous savez, moi, je suis magnanime, j'adore les conversations, mais encore faut-il que ce soit sur le sujet et que ça réponde soit à une interrogation, soit à une critique, et là je n'ai pas de réponse, Mme la Présidente. Alors, je suis un peu étonné de la position du ministre, qui n'a pas l'ouverture pour bonifier son projet de loi. Alors, encore une fois, où est la restriction?

M. Bonnardel : Je n'ai plus de commentaire, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous n'avez pas de commentaire? M. le député.

M. Barrette : Pas de commentaire. Alors, si je comprends bien, Mme la Présidente, un amendement qui, dans les faits, donne la possibilité à toutes les organisations d'assumer ses responsabilités sur son territoire, lequel amendement permet à une telle organisation, municipale ou supramunicipale, de s'en délester, seconde... un, dès son édicition, ça, c'est restrictif. Alors, à la fin, ça veut dire que c'est le ministre qui va décider qui a ce pouvoir-là ou non, et une organisation municipale ou supramunicipale devra frapper à la porte du ministre d'un gouvernement, alors ce ne sera peut-être pas nécessairement le leur, et là ça nous amène dans une autre dynamique pour un avenir qu'on peut qualifier, aujourd'hui dans cet environnement-là, de totalement incertain. Ça, c'est clair. C'est totalement incertain.

Alors, moi, j'ai offert au ministre un amendement qui lui permettait d'offrir à l'univers le plus important, le plus près du citoyen, là, le municipal...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il vous reste 30 secondes.

M. Barrette : ...oui, et le supramunicipal... Je vous remercie, parce que, Mme la Présidente, je vais l'utiliser jusqu'à la dernière, et vous pourrez me l'indiquer à ce moment-là, là...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est votre droit.

M. Barrette : N'est-ce pas? Alors, je l'offrais au ministre, cette possibilité-là, et le ministre ne la prend pas. Alors, ça augure bien pour le reste du projet de loi. Mais, Mme la Présidente, ce n'est pas grave. On fera des propositions tout au long du projet de loi, et nos propositions seront constructives pour bonifier le projet de loi. Libre au ministre de choisir d'accepter ou non de bonifier son projet de loi. Je constate actuellement que, pour l'article 2, il a refusé.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est terminé. Alors, monsieur... Nous allons passer maintenant au vote. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement? Non? Donc, est-ce que nous pouvons procéder au vote sur l'amendement? Est-ce que l'amendement est accepté?

M. Bonnardel : Rejeté.

M. Barrette : Sur division, rejeté. On l'accepte, nous autres, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. L'amendement est rejeté. On va passer maintenant... on va poursuivre les discussions sur l'article 2. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 2? Mme la députée de Mercier.

• (10 h 50) •

Mme Ghazal : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Donc, moi, c'est pour l'article 2. Bien, premièrement, je suis très, très contente qu'on ait mis dans le premier article toute la question de la Politique de la mobilité durable, parce qu'un des arguments qui nous inquiétait beaucoup aussi, par rapport au projet de loi n° 17, il y en a beaucoup, mais un des principaux, ce qu'on a vu ailleurs, c'est la multiplication du nombre de voitures sur les routes, ce qui va exactement à l'encontre de la Politique de mobilité durable. Et, à l'article 2, donc, ce que j'aimerais, ça serait d'ajouter, à la fin de l'article, un amendement qui dirait de... «notamment en établissant un nombre maximal d'automobiles selon la région administrative». Là, je sais qu'il y a eu aussi une abolition des agglomérations qui est arrivée... Oui, pardon?

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...avant de continuer l'explication de votre amendement, est-ce que vous pouvez nous fournir le texte pour que nous puissions le distribuer à vos collègues?

Mme Ghazal : Oui. O.K. Très bien.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, continuez.

Mme Ghazal : Oui. Donc, dans le projet de loi, le gouvernement, il est...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Excusez-moi, on va suspendre quelques instants pour permettre la distribution de...

(Suspension de la séance à 10 h 51)

(Reprise à 10 h 52)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, des copies de l'amendement ont été distribuées. Mme la députée de Mercier, veuillez poursuivre, s'il vous plaît.

Mme Ghazal : Très bien. Donc, ce qui est important ici, j'introduis la notion de «région administrative». Ce ne sont pas des agglomérations, parce que, là, le projet de loi amène une abolition totale de toutes les agglomérations, il y en a une seule, c'est le Québec, là. Et puis un des arguments du gouvernement, c'était justement d'éviter le transport à vide, c'est-à-dire qu'il y a des gens qui changent d'agglomération, puis après ça... pour amener quelqu'un, là, un taxi, puis après ça il ne peut pas prendre un appel sur l'agglomération, il n'a pas le droit, donc il faut qu'il reviennent à vide. Donc, ça, c'est un des arguments pour réduire notamment les gaz à effet de serre, d'avoir des véhicules à vide, c'était un des arguments principaux du ministre.

Mais le problème, c'est qu'en ne limitant pas le nombre de voitures... puis on n'a pas besoin, je veux dire, d'attendre que ça arrive. Ça va arriver aussi au Québec, il va y en avoir beaucoup plus, puisque, comme je dis souvent, toutes sortes de personnes, ça... Parce qu'on déprofessionnalise le métier de chauffeur de taxi. Toutes sortes de personnes pourraient faire ça, par exemple, le dimanche parce qu'ils s'ennuient ou parce que ça donne un salaire d'appoint. Ça, c'est sûr, c'est un fait que ça va arriver. Et ailleurs, par exemple, dans le monde, comme à New York, eux autres, ils ont vécu ça où est-ce qu'ils ont vu le nombre de taxis... de voitures être multiplié, tellement que la ville de New York a été obligée de reculer quand ils ont fait une déréglementation comme celle qu'on s'appête à faire au Québec, qu'ils ont reculé puis ils ont dit : Bien, il va falloir qu'on ait comme des permis ou des autorisations pour justement limiter le nombre de voitures.

Donc, c'est important de comprendre que ce n'est pas de remettre les agglomérations, c'est plus comme les... en fait, les chauffeurs de taxi le demandent, mais c'est plus un compromis qu'on amène ici en limitant le nombre, parce qu'une

des... ce que les gens qui sont venus en commission nous ont dit, c'est qu'en région, si on ouvre à tout le monde, il y a des endroits qui sont beaucoup plus isolés dans des rangs, en région, des personnes âgées qui ont besoin... c'est leur seul moyen de transport parce qu'il n'y a pas d'autobus, il n'y a pas aucun moyen de transport. Bien, c'est sûr qu'il y a un peu moins d'argent à faire là. Donc, en ouvrant à tout le monde, il n'y aurait plus, à moins d'avoir une grandeur d'âme, il n'y aurait plus de raison pour quelqu'un de dire : Bien, je vais aller dans ces endroits-là, plus éloignés, faire du Uber, ou faire un taxi traditionnel, ou peu importe, parce que ça ne sera pas rentable. Alors, ces endroits-là vont être délaissés. Les services à ces personnes-là vont être délaissés, et les endroits où il y a beaucoup plus d'argent à faire, beaucoup plus de profits, bien, tout le monde va aller là, surtout quand on pense à des événements ou, par exemple, à des endroits où il y a plus de chauffeurs de taxi.

Et, comme l'étude d'impact de l'abolition... l'étude d'impact qui a été faite par le gouvernement, qui n'est pas une étude d'impact très exhaustive, bien, ne nous dit pas c'est quoi, l'impact de l'abolition des agglomérations, bien, on peut se fier sur ce qui s'est passé ailleurs puis sur les risques, donc, c'est pour ça que c'est vraiment un compromis. O.K., vous voulez abolir? Parfait, abolissons des agglomérations. Mais est-ce qu'on peut, par exemple, avoir un nombre maximal de voitures pour éviter la multiplication du nombre de voitures, puis ça irait à l'encontre de la Politique de la mobilité durable, dont on a parlé à l'article 1. Le ministre a trouvé que c'était... le gouvernement a trouvé que c'était assez important de le maintenir, mais ce n'est pas juste une politique, ce n'est pas juste des vœux pieux, il faut aussi que ça veuille dire quelque chose. Bien, comment est-ce que, dans le projet de loi, ça peut vouloir dire quelque chose? C'est là que j'amène la limitation du nombre de voitures maximal par région administrative pour contrôler ça.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Mme la députée souhaiterait qu'on établisse un nombre maximal d'automobiles selon la région administrative. Présentement, il y a 732 municipalités au Québec qui ne sont pas desservies par les taxis, qui pourraient, mais qui ne le sont pas. Sur les 329 territoires d'agglomération, devinez qu'il y a seulement 26 % de ces territoires où il y a 100 % du nombre de permis utilisés. Je répète, sur 329 territoires d'agglomération, il y en a seulement 85. On est allé chercher le nombre de permis x qui peuvent être utilisés, 85 %, 26 %. Alors, tous les autres, donc le reste, 74 %, on est à soit 50 %, 60 %, 70 %, 72 %, ou pas du tout, ou moins, ou moins que ça. Alors, vous comprenez que, dans les conditions présentement, les quotas que nous connaissons aujourd'hui, bien, les chiffres que je vous donne expliquent bien que ça ne fonctionne pas.

Alors, dans les circonstances, on est capable encore une fois aujourd'hui d'avoir une concurrence additionnelle pour répondre aux besoins puis à la demande de certains dans les différentes municipalités qui souhaiteraient obtenir un service mais qui ne l'ont pas.

Alors, je répète, il y a 732 municipalités au Québec qui pourraient obtenir un service, qui ne l'ont pas, puis, de l'autre côté, sur les 329 agglomérations, on a seulement 26 % qui ont atteint leur quota complet. Tout le reste, demain matin, il pourrait y avoir d'autres personnes qui décident : Moi, j'aimerais ça obtenir le permis. C'est pour ça que la problématique qui a été créée, dans une certaine mesure, je vais le dire comme ça, depuis les 30, 40, 50 dernières années, là, ne répond pas à la demande, au souhait que certains voudraient avoir en termes de services.

• (11 heures) •

Mme Ghazal : On s'entend sur le problème, le constat, c'est-à-dire qu'il y a des municipalités qui n'arrivent pas à avoir de service. Ça, on s'entend là-dessus, des gens sont venus nous le dire. Mais la solution à ça, ce n'est certainement pas le projet de loi que vous amenez, ce n'est certainement pas ça, parce que moi, je vois que ça va empirer la situation. C'est-à-dire qu'on ouvre la concurrence, mais la concurrence, c'est pour des gens qui veulent rentrer, ce n'est pas pour... Leur objectif ce n'est pas d'offrir des services, c'est de faire de l'argent, de faire de l'argent, donc, en augmentant ça. Les municipalités ou les endroits dans les municipalités qui sont beaucoup moins bien desservis, je ne vois pas comment est-ce que qu'ils vont l'être plus.

On peut peut-être espérer, puis dire : La loi de l'offre et la demande va peut-être faire les choses, mais elle ne le fera pas, parce que ça ne sera pas plus profitable d'opérer dans ces endroits-là qui sont déjà mal desservis. Donc, il va avoir, encore une fois, des endroits, des...

Parce que ce qu'on dit, ce n'est pas de réduire le nombre actuel. Ce n'est pas ça que je dis. Dans la proposition, ce n'est pas de réduire le nombre actuel. Ça, c'est vrai, vous avez raison, ça créerait un problème. C'est d'établir un nombre maximal d'automobiles, donc, dépendamment des régions, en fonction du nombre d'habitants, là, de citoyens dans les différentes régions et des besoins. On peut augmenter beaucoup plus, vous mettez un chiffre beaucoup plus élevé, mais, par exemple, on ne veut pas se retrouver dans les grandes régions urbaines, comme, par exemple, à Montréal, où, là, tout le monde va là parce que tout l'argent est là, puis après ça les autres régions, bien, seront encore moins bien desservies.

Et donc, même mon amendement, en ce moment, ne règle même pas le problème de comment est-ce qu'on va régler les régions moins bien desservies, ne le règle pas, mais, au moins, vient limiter le fait que tout le monde va se garer dans les grandes villes, là où l'argent est à faire, parce que c'est la loi de l'offre et la demande. C'est sur ça que vous vous basez, mais la loi de l'offre et la demande va faire en sorte que les gens vont aller là où la demande est, et la demande, elle n'est pas dans les régions, dans les municipalités que vous avez nommées, qui sont moins bien desservies. Elle n'est pas là. La demande est dans les grandes régions urbaines, où il y a déjà énormément de trafic. Donc, on vient encore ajouter encore plus de trafic, plus de voitures. Ce n'est pas moi qui le dis, ça s'est avéré ailleurs.

Ça aurait été le fun qu'une étude soit faite pour dire, en ouvrant comme ça totalement un libre marché total, ça serait quoi, l'impact réel, et est-ce que ça réglerait le problème sur lequel on s'entend, le problème des municipalités beaucoup moins bien desservies. Il faudrait voir quelles sont les causes qu'elles sont actuellement moins bien desservies et est-ce que d'ouvrir comme ça, totalement, va venir le régler. Moi, je ne pense pas du tout que ça va le régler. Au contraire, ça va l'empirer.

Donc, mon point ne vient même pas régler ce problème-là, il vient limiter le trafic déjà existant. Puis ce qu'on veut, c'est que les gens dans les milieux urbains prennent le transport en commun, prennent les voitures, prennent le futur REM, et non pas prennent le taxi ou... le taxi ou plutôt le transport... bien, les Uber et Lyft de ce monde, qui, eux autres, sont prêts, là. Ça je vous le dis, là, je ne sais pas si vous allez tomber en bas de votre chaise, c'est sûr qu'ils vont faire du dumping, c'est sûr qu'ils vont mettre les prix à terre, parce que leur objectif, c'est d'être seul sur le marché, comme ce qu'ils ont fait ailleurs. Donc, il va en avoir de plus en plus.

Puis, j'aimerais que vous répondiez comment est-ce que votre projet de loi permet de régler et de mieux desservir, autre que la réponse... donnez-moi une autre réponse que la loi de l'offre et de la demande qui, par magie, va tout régler puis va desservir les personnes âgées qui sont les moins bien desservies dans un rang, qui n'ont pas besoin de transport adapté, mais qui ont besoin quand même de taxis parce qu'elles ne sont pas desservies autrement, et il n'y a pas de transport en commun. Comment est-ce que votre projet de loi va régler ce problème que vous annoncez? Parce que moi, je ne dis pas de réduire, je dis d'établir un nombre maximal pour venir régler le problème dans les... pour ne pas augmenter le trafic dans les régions urbaines.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, Mme la députée, je le répète, oui, l'offre et la demande fera le travail dans les grandes régions administratives où il y a un bassin. Maintenant, posez la question aux propriétaires de permis, aux chauffeurs de taxi. Sur 329 agglomérations, il y en a 140 où il y a un permis ou moins, dont 97 où il y en a 0. Pourquoi ils ne vont pas là? Parce qu'à temps plein ils se disent nécessairement : Ce n'est peut-être pas assez payant. C'est la seule, seule, seule raison que je peux m'imaginer. Quand tu es un entrepreneur, dans une certaine mesure, tu te dis : Si je reste là à temps plein, la demande n'est peut-être pas assez forte.

En abolissant les territoires d'agglomération, en permettant à un chauffeur de faire du temps partiel et de travailler dans différentes municipalités qui pourraient être limitrophes, bien, c'est l'option qu'on leur donne aujourd'hui avec cette loi. Alors, à quelque part, on veut donner un service sur l'ensemble du territoire. Aujourd'hui, je le répète, là, il y a 42 %, près de la moitié, où il y a seulement un permis ou moins.

Alors, la problématique, je vous l'expose. Et, avec les changements qu'on apporte, on sera capable de répondre de ces... Bon, est-ce que ce sera parfait à 100 % partout? Assurément que non. Il y aura des ajustements peut-être à faire. Mais, encore une fois, l'offre et la demande... Bien, nécessairement, les gens pourront s'adapter selon les besoins. Mais, moi, ce que je veux aussi, c'est de répondre à ces statistiques qui sont désolantes pour une grande partie des... en tout cas, ou sinon la totalité des 732 municipalités que je vous ai dites tantôt, qui ne sont même pas desservies.

Mme Ghazal : Vous savez comme on pourrait discuter longtemps : Moi, je pense que... intuitivement, je pense que ça va... la loi de l'offre et de la demande va desservir ces gens. En ce moment, je ne me rappelle pas le chiffre que vous m'avez dit, 26 % des municipalités ou, en tout cas, je ne me rappelle pas exactement, qui ne sont pas desservies. Mais votre projet de loi, est-ce que vous êtes capables de chiffrer? Est-ce qu'il y a une étude que vous avez quelque part qui a été faite d'impact, parce que, là, celle qui est publique, elle ne le dit pas, qui va pouvoir augmenter ce pourcentage très faible? Est-ce que vous êtes capable de me donner ce chiffre-là au lieu de dire : Je pense, je crois que ça va augmenter. Mais ça va augmenter de combien? Si ce n'est pas 100 %, ça au moins vous le dites, que ça ne sera pas 100 %, mais ça va être de combien de plus, ces endroits qui sont mal desservis?

En ce moment, on est dans le noir, dans le flou total, puis on y va selon ce qu'on pense, ce que vous, vous pensez. Mais est-ce qu'il y a une étude d'impact qui nous dit comment est-ce que ce problème-là, sur lequel on s'entend, va être réglé, de combien pour cent que ça va augmenter? Est-ce qu'on est capable de le chiffrer? Parce que c'est possible de faire ces études-là puis d'avoir ces données-là. Est-ce que vous l'avez fait?

M. Bonnardel : Premièrement, Mme la députée, suite à l'adoption de la loi, les différents joueurs sur le marché ont la possibilité, là, un an plus tard, d'aller sur n'importe quel marché du territoire québécois. Mon défi, c'est de répondre aux besoins et à la demande de certains qui se disent : Moi, je suis orphelin. On n'en a pas du tout, du tout, du tout. Est-ce qu'à court terme on sera capable de répondre à 100 %? Je le souhaite, je le souhaite. Mais, de l'autre côté, vous posez la question en vous disant : il pourrait y avoir plus, plus, plus d'autos demain matin parce que les nouveaux joueurs technologiques, les Eva, les Lyft, les Uber, seront présents.

Je vous pose la question que j'ai déjà posée aux chauffeurs de taxi quand je les ai rencontrés : Présentement à Montréal, Uber est présent. Uber est présent à Québec. Qu'est-ce qui empêche d'avoir 5 000 chauffeurs de taxi de plus à Montréal? Il n'y en a pas 5 000 de plus. Les chauffeurs de taxi sont présents sur l'île, ont ce territoire... pas territoire, mais, oui, territoire à eux comme tel, et héler un taxi, c'est ce qu'on connaît, c'est ce qu'on va continuer d'avoir demain matin. Présentement à Montréal, il pourrait très, très bien y avoir 5 000 chauffeurs de plus. Il n'y en a pas 5 000 de plus, parce que l'offre et la demande ne permet pas avoir 5 000 chauffeurs de plus sur le territoire.

Donc, demain matin, c'est faux de s'imaginer que, parce que la loi sera adoptée, que soudainement il y aura explosion du nombre de chauffeurs. L'offre et la demande, les gens vont s'ajuster, là. Ils vont s'ajuster selon les besoins des journées dans la semaine, des spectacles le soir.

Regardez Québec. Plus bel exemple, regardez Québec, jusqu'à quel point ça peut être difficile lors des spectacles. Tout le monde le dit, ça a été écrit maintes, et maintes, et maintes fois. Les taxis qui ne pouvaient pas partir pour aller aider leurs collègues au Centre Vidéotron pourront le faire maintenant. Pour certains, ce n'est peut-être pas correct, mais, à quelque part, on pense à qui quand on fait ça? On pense à l'usager, on pense au client, au citoyen qui fait une demande et qui est mal desservi quelquefois.

Mme Ghazal : Je ne comprends pas. Vous dites que l'offre et la demande... En ce moment, il n'y a pas une explosion, mais c'est parce que jusqu'à aujourd'hui, jusqu'à la veille du dépôt du projet de loi, il y avait une barrière à l'entrée, qui sont les permis. Donc, c'est clair qu'il y avait une barrière, c'est pour ça qu'il n'y a pas eu une explosion. Mais, après l'adoption du projet de loi, s'il est adopté tel quel, là, c'est différent. Ce n'est pas les mêmes conditions. Vous ne pouvez pas dire : Voici ce qui va arriver dans le futur, basé sur le passé. Le passé, ce ne sont plus les mêmes conditions. Il y avait des permis, il y avait une barrière à l'entrée.

Mais là je voudrais...on est allé comme un peu à un autre sujet. Je voudrais revenir à mon amendement. Ce qu'on dit c'est, à la fin, d'ajouter : «notamment en établissant un nombre maximal d'automobiles selon la région administrative». Et l'objectif de ça, là, je suis en train de parler des milieux urbains où, en ce moment, il y a déjà beaucoup de trafic automobile, et tout ça. Puis un des enjeux les plus fondamentaux aujourd'hui, de notre siècle, puis même votre gouvernement aussi, c'est toute la question des transports, qui est émettrice de gaz à effet de serre.

Dans l'article 1, on a accepté de dire : Il ne faut pas que ce projet de loi aille à l'encontre de la Politique de la mobilité durable. Mais, moi, ce que je suis en train de dire, oubliez les endroits ruraux, là, en ce moment, mon amendement, c'est plus pour limiter ce qui va arriver dans des villes comme New York. Je ne compare pas Montréal à New York, mais, disons, Montréal, c'est la ville qui se compare le plus, au Québec, à New York, New York ou d'autres villes où est-ce qu'il y a eu une multiplication du nombre de voitures et que ça faisait concurrence au... ça fait concurrence au transport en commun. C'est exactement le contraire de ce vers quoi on veut aller. On veut que les gens aillent vers toutes sortes de transport. Le taxi en ferait partie ou le transport par automobile, ça, ça en fait partie, mais c'est un cocktail. C'est pour ça qu'il y a le REM, c'est pour ça qu'on veut prolonger la ligne bleue, etc. Donc, mon amendement vise à régler ce problème-là, pas celui des municipalités qui sont mal desservies, ça c'est autre chose. On va avoir d'autres endroits dans le projet de loi pour en discuter.

Maintenant, le... c'est vraiment le problème. Est-ce que vous êtes d'accord avec moi quand je vous dis que ce projet de loi, avec ce projet de loi, il va arriver la même chose que ce qui est arrivé ailleurs, dans d'autres villes urbaines densément peuplées, où est-ce que qu'il va y avoir une multiplication du nombre de voitures, beaucoup plus, et que ça va faire concurrence à d'autres modes de transport, et que ça ne réglera pas le trafic, et que ça ira à l'encontre de la Politique de la mobilité durable? Est-ce que vous êtes d'accord avec ça, au moins, qu'il va en avoir beaucoup plus qu'actuellement dans les milieux urbains, vu que, là, il n'y aura plus de barrière à l'entrée?

Avant, il y avait une barrière. C'est pour ça qu'il n'y avait pas d'explosion, même si Uber était présent. En ce moment, il n'y en aura plus, de barrière. Donc, ce ne sont plus les mêmes conditions. Et, encore une fois, je suis obligée de me fier à votre intuition, puis à ce que vous croyez, puis la logique, puis ce qui se passe ailleurs, parce qu'on n'a pas de chiffres et d'étude d'impact qui dit : Voici les conséquences. Je ne l'ai pas, donc je suis obligée d'aller en me basant sur ce qui s'est fait ailleurs. Puis je vous pose la question à vous : Est-ce que vous faites le même constat que moi?

• (11 h 10) •

M. Bonnardel : Mme la députée, il y a un cas pratique présentement au Québec, c'est celui d'Uber à Québec ou à Montréal. Uber est là depuis 2014. C'est la question que j'ai posée maintes et maintes fois aux chauffeurs. Présentement, si la demande était si élevée, il pourrait y avoir 6 000, 7 000 chauffeurs additionnels. Eva vient d'arriver sur le marché. Est-ce qu'il y en a 1 000 de plus? Non. Puis ça, c'est pratique, présentement, là. Et la SAAQ a démontré une chose. Il y a un seul endroit au Québec où il y a moins de véhicules immatriculés, moins de véhicules immatriculés au Québec. C'est où? À Montréal.

Alors, je le répète, il y a un cas pratique qui existe présentement au Québec, là. C'est depuis 2014. Et, si la demande était si élevée, là, si l'explosion ou le phénomène futur, là, parce que, demain, la loi est adoptée puis que, soudainement, il apparaît 10 000 véhicules de plus... Non.

Mme Ghazal : Mais on ne dit pas que c'est... Là, je trouve ça dommage, parce que j'aurais aimé qu'il y ait une étude d'impact, et non pas selon vous, ce que vous dites : Bien, jusqu'à maintenant, il n'y en a pas eu d'explosion, donc je crois qu'après le projet de loi il n'y en aura pas. Parce qu'avant, aussi, on ne savait pas trop. Avec le projet pilote qui a été mis en place par les libéraux, qui a ouvert la porte à un seul joueur, Uber, puis aujourd'hui vous êtes en train de compléter le travail qui avait été commencé, bien, avec ce projet pilote, il y avait toujours une instabilité, on ne savait pas trop qu'est-ce qui allait arriver. Et maintenant, il y a moins d'instabilité, on le sait, c'est clair, ça va être le «free-for-all», tout le monde va pouvoir entrer sur le marché. Donc, cette condition-là n'existait pas avant.

Donc là, j'y vais, il faut que je vous croie sur parole. Je vais dire ma question autrement : Est-ce que vous... Vous pouvez ne pas me dire : Oui, voici l'étude, mais est-ce qu'il y a eu une étude, au moins oui ou non, est-ce qu'il y a eu une étude d'impact qui dit : Voici, avec les nouvelles conditions, avec notre projet de loi, voici le nombre de voitures qu'on estime, selon différents scénarios, de plus de voitures en milieu urbain? Parce que moi, je ne peux me fier que sur ce que des spécialistes en transport nous disent sur des réalités qui ont... ce qui se passe ailleurs dans le monde. Je ne peux me fier que là-dessus. Je ne suis pas au gouvernement, je ne peux pas commander cette étude. Vous, est-ce que vous l'avez commandée? Puis, si vous ne voulez pas la rendre publique, c'est correct, mais est-ce que vous l'avez commandée? Est-ce que vous êtes capable de prouver ce que vous êtes en train de me dire maintenant, basé sur une étude d'impact réelle? Parce que c'est quelque chose qui se fait. C'est une étude qu'on peut demander selon différents scénarios : Voici combien de voitures, dans le pire scénario et dans le meilleur scénario, avec les nouvelles conditions de votre projet de loi. Est-ce qu'elle existe? Est-ce que vous l'avez fait? Est-ce que vous avez demandé ça?

M. Bonnardel : Mme la députée, depuis 2014, le projet pilote d'Uber est en place. Donc, les chiffres de ce projet pilote, on les voit. On les voit. On voit ce qui est fait. La demande...

Mme Ghazal : Donc, la réponse, c'est non?

M. Bonnardel : On voit le nombre de courses, hein, on voit le nombre de courses aussi qui va en augmentant, autant pour les technologies que pour les taxis hélés. Je vous ai mentionné le 50 millions de courses. Je vous le répète, en plus. Si cela avait un impact sur le nombre de véhicules immatriculés, il y aurait une explosion à Montréal ou il y en aurait quelque 1 000 de plus si cela était le cas. Le seul endroit au Québec où il y a moins de véhicules immatriculés, c'est Montréal. Alors, il n'y a pas plus de véhicules à Montréal depuis cinq ans parce qu'Eva est présent depuis quelques mois ou Uber est présent depuis cinq ans. Il y a moins de véhicules.

Mme Ghazal : Donc, vous me dites : Demain, il n'y en aura pas, une explosion, après-demain, il n'y en aura pas, dans 10 ans, il n'y en aura pas. Vous, vous y croyez dur comme fer. Ma question, c'est : Est-ce que vous avez fait une étude pour prouver ce que vous dites? Est-ce que vous en avez... oui ou non? Vous dites que non.

M. Bonnardel : Bien, il y a un cas pratique, Mme la députée, je vous l'expose.

Mme Ghazal : Vous regardez le passé.

M. Bonnardel : Bien, le passé, c'est ce que j'ai devant moi. Demain matin, la loi est adoptée, il n'y aura pas... il n'y a pas 300 000 citoyens de plus à Montréal qui vont faire : Tiens, la loi est adoptée, je fais une demande de taxi additionnel. Bien, l'offre est là, la demande est là, les gens vont s'adapter. Puis, à quelque part, je vous le répète, la SAAQ, les chiffres ont été démontrés, il y a un seul endroit au Québec où il y a moins de véhicules immatriculés, c'est Montréal. Pas par beaucoup.

Mme Ghazal : Immatriculés normal, vous voulez dire...

M. Bonnardel : Immatriculés.

Mme Ghazal : ...par exemple, la jeune génération qui n'a pas de permis, et tout ça.

M. Bonnardel : Oui. Alors, on voit déjà le changement, là, de comportement des plus jeunes, peut-être.

Mme Ghazal : Ça fait qu'ils vont prendre plus d'Uber, puis là il va y avoir des gens qui vont...

M. Bonnardel : Bien, pourquoi? Pourquoi ils prendraient juste plus Uber?

Mme Ghazal : Uber, je dis Uber, ou Lyft, ou Eva, ou tous les nouveaux joueurs.

M. Bonnardel : Et les sociétés de taxi. Pourquoi ils ne prendraient pas les sociétés de taxi?

Mme Ghazal : Mais, vous, votre chiffre de 50 millions, vous dites actuellement 50 millions, 40 millions, ça, cette proportion-là, selon vous, avec votre projet de loi, ça ne va pas bouger ou ça va bouger?

M. Bonnardel : Je souhaite que ça augmente.

Mme Ghazal : En fait, vous souhaitez. Mais est-ce que vous avez fait... Donc, vous, vous le faites selon... c'est-à-dire, vous y allez selon ce que vous avez envie qu'il arrive. Mais il n'y a... ça n'aurait pas été possible de demander si ces proportions-là vont changer selon différents scénarios en demandant une étude. Ça, vous n'avez pas trouvé que c'était pertinent, quand vous venez bouleverser une industrie totalement, vous n'avez pas trouvé que c'était pertinent de faire une étude scientifique basée sur des faits, sur des scénarios. Vous n'avez pas trouvé que c'était pertinent puis vous, vous souhaitez que cette proportion-là reste et que les chauffeurs de taxi, bien, puissent s'en sortir gagnants. C'est un souhait.

Mais est-ce que vous avez des faits puis des données qui pourraient faire en sorte que votre souhait soit avéré dans le futur ou vous y allez avec votre boule de cristal puis vous dites : Je le souhaite et j'espère que ça va marcher? Parce que, vous, peut-être vous êtes un optimiste dans la vie, mais les chauffeurs de taxi, ceux qui nous écoutent en ce moment, les travailleurs de cette industrie-là, ce n'est pas ça que j'entends. Ce n'est pas ça que j'entends. Ils le savent, pour eux, c'est un fait, rassurez-les, pour eux, c'est un fait, quand je prends le taxi, je les prends très souvent aussi, depuis que je suis élue, je les prends encore plus souvent, et ils me le disent : C'est un fait, il n'y en aura pas. On ne peut pas être aussi nombreux. C'est clair qu'il va y avoir du monde, il va y avoir du dumping de la part des nouveaux joueurs pour casser les prix. C'est ce qu'ils font ailleurs. Nous, notre avenir n'est pas assuré. Oui, vous le souhaitez, mais est-ce que vous pouvez le prouver, ça, que ça va changer ces proportions-là? On ne veut pas avoir vos souhaits, on veut avoir des données. Puis, je ne veux pas je ne veux pas que vous me répétiez les mêmes lignes que tantôt. Est-ce que vous avez regardé ce qui s'est passé ailleurs, par exemple à New York, qu'eux, ils ont changé, ils ont ouvert totalement puis que, là, ils sont obligés de reculer en arrière? Qu'est-ce que vous pensez de ça? On ne peut pas comparer ou est-ce qu'on peut comparer?

M. Bonnardel : Mme la députée, on protège l'industrie. Héler un taxi comme on le connaît, un taxi comme on le connaît, traditionnel, va continuer d'opérer, là. Les taxis traditionnels font 40 millions de courses. Demain matin, là, les citoyens montréalais, québécois, un peu partout, ceux qui connaissent l'industrie puis qui ont besoin, bien, ce service sera encore disponible avec de l'allègement fiscal en premier lieu, réglementaire dans une certaine mesure, mais pour protéger

l'usager avant toute chose. Mais on a cinq ans devant nous de projet pilote, qui aurait pu nous exposer vos craintes, qui aurait pu, à savoir que, bon, l'industrie, avec un nombre de quotas x à Montréal a un nombre de permis x, versus l'arrivée d'un grand joueur, versus l'arrivée d'un start-up qui s'appelle Eva, on aurait pu avoir un chamboulement complet de l'offre. Ça n'a pas été le cas.

• (11 h 20) •

Mme Ghazal : Ce projet de loi, et je ne sais pas c'est quand la dernière fois vous avez parlé pas avec les représentants, mais avec des chauffeurs de taxi, là, ceux qui vivent, qui mettent du... c'est-à-dire, qui élèvent leurs familles avec ce travail-là, le projet de loi a bouleversé leur vie, peut-être pas dans les régions plus éloignées, mais, à Montréal, c'est juste une évidence. Ils le voient. Avant, ils travaillaient un nombre d'heures raisonnable. Ce n'est pas un travail facile. Aujourd'hui, il faut qu'ils fassent énormément plus d'heures, et ils le savent. Ils vivent avec cette réalité-là depuis 2014, justement, et même avant, quand ils étaient là dans l'illégalité, parce qu'eux ils s'en foutent quand c'est dans l'illégalité, un peu comme Airbnb. Toutes ces compagnies d'économie de partage modernes, jeunes, cool, eux autres, ils s'en foutent, des projets de loi. Ils s'en foutent, des lois et règlements qui sont mis par les pays.

Donc, le... C'est quoi... Moi, j'aimerais ça savoir... Moi, je le vois sur le terrain. Je parle avec des gens qui le vivent quotidiennement. Eux, ils ont vu un impact d'Uber dans leurs revenus, et là ils voient que ça va être encore pire. Ils l'ont vécu. Est-ce qu'il y a eu une... Quand on fait un projet pilote, un, deux, trois, maintenant, c'est parce qu'à la fin il faut qu'il y ait un résultat. Vous, le résultat, ça a été le projet de loi n° 17. Mais est-ce qu'on peut voir l'étude qui montre qu'est-ce que ça a donné, ce projet de loi là? Je ne veux pas avoir vos paroles. Vous, vous dites : Il n'y a pas eu d'explosion. Parfait, très bien. Il n'y a pas eu d'explosion de nombre de voitures. Mais les revenus ont beaucoup... ont été réduits. Mais j'aimerais avoir une étude d'impact qui dit : Voici le résultat de ces trois années de projets pilotes.

Moi, je n'ai rien d'autre que des paroles puis des lignes de communication de votre part et, de l'autre côté, j'ai les chauffeurs de taxi qui me disent leur réalité, comment est-ce qu'eux autres sont en train de la vivre. Je n'ai que des... J'ai cette réalité-là puis, vous, ce que vous me dites. Puis vous ne rassurez personne. Rassurez-nous, si le futur va être beaucoup plus rose pour les chauffeurs de taxi, qu'il n'en tient qu'à eux à se réveiller plus tôt le matin puis à travailler encore plus fort pour faire encore plus d'argent puis concurrencer le géant Uber. Bien, rassurez-nous. Mais moi, je n'ai pas de données, j'ai votre parole. Je peux vous dire : Je vous crois sur parole, mais ce n'est pas ça que vit l'industrie du taxi. Après un projet pilote, il y a une étude qui a été faite. Voici ce que ça a donné, c'est extraordinaire, il faut ouvrir encore plus. Est-ce que vous l'avez, cette étude-là? Est-ce que vous pouvez la rendre publique, vu qu'elle bouleverse la vie de tant de monde?

M. Bonnardel : Mme la députée, je vous l'ai mentionné, le projet pilote se termine dans quelques semaines, sinon quelques mois. Les chiffres que je vous expose, ce sont les chiffres qui sont devant moi. Quand on regarde le projet pilote dans son ensemble depuis les cinq dernières années, qui a été initialement accepté par le Parti libéral à l'époque, les chiffres que je vous expose pour le nombre de véhicules immatriculés à Montréal, ce sont des chiffres de la SAAQ. Ce n'est pas moi qui les ai inventés, là, c'est les chiffres de la SAAQ. Alors, si, depuis cinq ans, il y avait eu explosion du nombre de véhicules, on pourrait le voir, on pourrait le quantifier. Ce n'est pas le cas.

Maintenant, je l'ai mentionné maintes, et maintes, et maintes fois, on n'a pas préparé un projet de loi pour anéantir l'industrie. On ne s'est pas levés un matin, en se disant : Tiens, de quelle façon... Bien oui, mais vous semblez dire à chaque fois que, demain, l'industrie n'existera plus. C'est faux. Le défi que je me suis donné, qu'on se donne tous, c'est de rendre la vie meilleure à cette industrie le lendemain pour réduire les impacts fiscaux, réglementaires dans une certaine mesure, pour que ça soit plus simple, pour qu'un chauffeur de taxi puisse partir d'un territoire à l'autre avec un client tout le temps dans son véhicule, dans son véhicule, réduire l'auto solo. Je pense que ça, vous êtes d'accord avec ça.

Alors, à la fin, à la fin, les points qu'on apporte... puis je l'ai mentionné, là, je ne suis pas fermé à tout. J'ai même accepté un amendement, là, au premier article, de vous. Mais là vous me demandez, puis on revient au principe même, vous me demandez d'établir un nombre maximal d'automobiles selon la région administrative. Je vous dis, c'est impossible. On ne peut pas faire ça. On ne peut pas faire ça, il y a déjà trop d'exemples que je vous donne. Juste en Montérégie, là, il y a 78 municipalités qui ne sont pas du tout desservies. Voilà.

Mme Ghazal : Il me reste une minute, je vais revenir sur le nombre maximal. C'est vraiment pour rester dans l'esprit puis de respecter l'esprit de la Politique de mobilité durable. C'est pour les milieux urbains. Je ne parle pas des endroits mal desservis. Mon amendement ne vient pas régler ce problème-là, mais c'est plus les endroits où il va y en avoir beaucoup plus, dans les milieux urbains. C'est à ça que... l'amendement va venir régler, c'est ce problème-là.

Vous vous dites qu'il n'y en aura pas bien plus en milieu urbain et vous demandez que vous croie sur parole puis votre bonne foi. Moi, je crois en votre bonne foi, mais je n'ai pas de chiffres pour dire que ce qui est arrivé ailleurs n'arrivera pas ici, au Québec. Moi, je n'ai pas ça en ce moment, puis vous n'avez pas réussi à me convaincre, parce que c'est par des paroles que vous me convainquez, mais je n'ai pas de données. Comme tout gouvernement responsable, il doit y avoir... il doit baser ses projets de loi et ce qu'il ne dit pas sur sa bonne foi et ce qu'il croit qu'il va arriver dans le futur, mais plus basé sur des données puis des chiffres. Et, en ce moment, vous basez ça sur un seul chiffre, qui est la SAAQ, qui dit qu'il y a moins d'immatriculations, mais ça, c'est de façon générale. Ça ne me parle pas uniquement de l'industrie, d'une industrie du transport de personnes. C'est sûr qu'il y en a eu beaucoup plus.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez terminé votre portion. Alors, M. le député de La Pinière, vous avez demandé la parole.

M. Barrette : Alors, merci, Mme la Présidente. Bien amicalement, personnellement, je ne l'aurais pas présenté, l'amendement, ici. Le ministre aurait été en droit de dire que, là, on est dans un article de surveillance, qui amène... qui

conditionne le reste du projet de loi, bon, mais ça nous fait entrer dans ce débat-là, qui est un bon débat, là. Moi, je souscris au débat, évidemment, de la collègue, que j'aurais préféré faire à un article qui y traite. Mais on est là, là. Alors, je vais prendre le relais, parce que la collègue de... Mercier, hein?

Mme Ghazal : Oui.

M. Barrette : On était en vacances. Ma collègue de Mercier aborde quand même un point qui est non seulement pertinent, mais qui soulève des questions auxquelles on n'a pas de réponses.

Alors, je vais reprendre un certain nombre de commentaires que le ministre a faits. Le ministre nous dit qu'il veut protéger l'industrie. Il n'y a personne, dans cette industrie-là actuellement, là, qui se considère protégé. Et, si le ministre veut bien nous en parler, là, est-ce que... et je ne veux pas qu'il me réponde à ma question, là, tout de suite, parce qu'il va y en avoir... elle va être intriquée à une autre question. S'il veut protéger l'industrie, le ministre, est-ce qu'il peut nous donner un seul exemple d'un seul endroit où l'industrie traditionnelle du taxi s'est sentie protégée par une libéralisation totale du marché du transport rémunéré de personnes? Juste une place où les gens ont dit : Nous, qui étions dans l'industrie traditionnelle du taxi, là, on est tellement contents des transformations parce qu'on est mieux après qu'avant. En fait, je vais lui poser la question tout de suite, juste une place. On aimerait bien ça, aller voir ce qui s'est passé dans la place que je ne connais pas. Je pense que, dans ceux qui sont ici, là, qui vivent de l'industrie du taxi, je ne pense pas qu'ils en connaissent une. En tout cas, les gens de l'industrie du taxi ne sont jamais venus nous voir : Faites attention, Dr Barrette, dans vos interventions, parce que, vous savez, il y a une place où ça a été fantastique. Alors... ou même neutre.

Alors, est-ce qu'il y en a une, là, que le ministre peut nous indiquer? Comme ça, on va aller le voir, là, puis ça va mener plus loin notre réflexion.

Le Président (M. Provençal) : M. le ministre, avez-vous une réponse à formuler à l'interrogation du député de La Pinière?

M. Bonnardel : M. le député, on est assurément le premier endroit, le premier endroit qui va protéger l'industrie du taxi comme on la connaît, avec les règles que vous connaissez très, très bien. Ce n'est pas n'importe qui qui pourra faire du taxi demain matin, qui devra respecter les règles qu'on a écrites là : l'industrie, formation, antécédents judiciaires, véhicule inspecté, et tout autre.

Pendant 40, 50 ans, l'industrie a été ce monopole, dans une certaine mesure, qu'on connaît. La concurrence est apparue. J'ai informé la députée des cinq dernières années, avec les chiffres que j'ai sous la main. Demain matin, notre traditionnel taxi, comme on le connaît, bien, ce sera le même taxi, le même taxi avec des charges moindres, avec une compétition, dans une certaine mesure, oui, que certains n'aiment pas. Mais je pense à une personne, encore une fois, puis ça, c'est la première chose que je vous ai dite quand j'ai déposé cette loi, c'est celui qui nous écoute, le client, l'utilisateur, qui, à la fin, pourra définir qui il choisit, par l'entremise de son téléphone ou de héler le taxi qui est là devant lui, sur la rue, parce qu'il souhaite prendre un taxi rapidement et qu'il n'a pas de temps pour attendre, là, trois, quatre, cinq, six minutes parce qu'il utilise son téléphone intelligent.

Alors, je le répète, je l'ai répété maintes, et maintes, et maintes fois avec les chiffres que je vous expose aujourd'hui. Là, on est à l'amendement de la députée de Québec solidaire. Je n'irai pas de l'avant avec la demande d'établir un nombre maximal d'automobiles selon la région administrative, ça va à l'encontre, ça va à l'encontre de ce que je vous expose depuis tantôt, autant dans votre région administrative que partout ailleurs au Québec, avec les chiffres que je vous expose du projet pilote qui existe présentement et du nombre de véhicules immatriculés à Montréal. Puis je ne peux pas vous en dire plus.

Le Président (M. Provençal) : M. le député.

M. Barrette : Alors, M. le Président, j'ai posé une question extrêmement simple, et le ministre avait le loisir tout aussi simple de nous identifier... Après sa réflexion, je ne peux pas croire que le ministre et son équipe n'ont pas fait un survol des régions administratives du monde occidental où il y avait eu ces transformations-là et qu'il n'a pas été capable de nous identifier une seule place où, après qu'on ait libéralisé les règles, tel qu'on le fait au Québec... où c'est mieux après qu'avant pour l'industrie du taxi. Je pense qu'il faut le noter, le ministre n'est pas capable d'identifier un seul endroit dans le monde où la libéralisation à la p.l. n° 17 a amélioré le sort des artisans de l'industrie traditionnelle du taxi.

Le ministre nous dit que lui, là, il est le premier au monde à faire quelque chose de ce genre-là. Bien, je lui répondrai, M. le Président, qu'il fait comme les autres endroits. La libéralisation de cette activité-là amène une diminution des standards, des normes d'entrée. Et tous les gens qui sont venus nous voir en commission parlementaire, tous les gens qui étaient dans l'environnement des normes, là, ont dit : Vous baissez les normes. Est-ce que le ministre accepte, au moins, le fait de dire que son projet de loi diminue les normes, les contraintes à l'entrée pour cette activité-là de transport rémunéré de personnes?

• (11 h 30) •

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

M. Bonnardel : Pas du tout.

M. Barrette : Ah bon! Alors, je veux dire, ce n'est pas le moment, là, dans cette étape-ci, de faire le tour de ça. Je le ferai en temps et lieu. Alors, je pense qu'il est la seule et unique personne au Québec qui considère qu'actuellement les

normes ne sont pas diminuées, ne serait-ce que la durée de formation, les inspections, le permis, et ainsi de suite. Ce n'est pas une libéralisation absolue, mais c'est certainement une énorme libéralisation par la baisse, la réduction des contraintes à l'entrée. Et même ça, le ministre ne l'admet pas.

Le ministre nous dit régulièrement, il l'a encore il y a quelques instants, que, demain matin, ça va aller mieux parce que c'est le même taxi qu'avant. Oui, mais c'est parce que c'est le même taxi dans un environnement économique et législatif, réglementaire, différent. Il ne peut pas arriver puis dire : C'est la même affaire demain qu'avant-hier. Ce n'est pas la réalité. Ce n'est pas la réalité.

Ce qui m'amène à reposer la question, et corriger et le ministre et la collègue de Mercier. Au Parti libéral... La CAQ ne complète pas le travail du Parti libéral. Ce n'est pas ça que la CAQ fait. À la CAQ, on fait quelque chose de nouveau. Je m'explique. Ça va m'amener à la question que je vais poser.

Nous, ce qu'on a choisi de faire, là, dans un nouvel environnement qui se transformait, c'était de mettre en place un projet pilote pour faire un état de la situation, pour déterminer quelles seraient, à la fin, les règles et conditions appropriées pour qu'à la fois les clients et à la fois les artisans de l'industrie du taxi y trouvent leur compte correctement. Jamais dans notre approche il n'a été question d'abolir les permis, jamais il n'a été question, à toutes fins utiles, de mettre à zéro l'industrie traditionnelle service de taxi. Alors, le projet pilote, il servait à ça. Et ça fait plusieurs fois que le ministre nous dit : On voit les chiffres, on voit ci, on voit ça. Parfait. Un projet pilote, ça ne mène pas à un résultat, ça mène à une analyse qui, elle, amène une conclusion et une publication des deux. Au moment où on se parle, il n'y a pas ça puisque le projet pilote se termine le 13, 14, 12 octobre. 12, hein? 14, en tout cas, peu importe, là, dans cette fourchette-là.

Alors, le ministre serait-il disposé, comme on fait souvent dans des exercices analytiques, particulièrement dans le monde académique, de nous dévoiler ses résultats d'analyse préliminaire, tous les chiffres dont il dispose, tous sans exception, pour qu'on puisse voir si ce sur quoi se base le ministre est fondé? Pourquoi le ministre ne le fait-il pas?

Question : Le ministre est-il prêt à nous faire part, pas simplement de sa conclusion ou de ses impressions... c'est ce qu'il fait dans l'étude détaillée constamment, c'est ce qu'il a fait dans les consultations publiques. Le projet pilote, là, c'est une réflexion. Et là on n'a pas de rapport, on n'a rien. On n'a pas d'étude, on n'a rien, on n'a absolument rien à propos de ce sur quoi s'appuie le ministre. Est-ce qu'il peut faire ça, s'engager, tiens, puis je vais être généreux, à, d'ici à ce qu'on ressiège, la semaine prochaine, le 3 septembre, à ce qu'il nous fasse parvenir données, analyse et conclusion?

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

M. Bonnardel : M. le Président, j'écoute le député. C'est son projet pilote. C'est son gouvernement qui a mis en place le projet pilote. Puis je pourrais lui reposer la question que la députée de Québec solidaire souhaite : Pourquoi, dans son projet pilote, il n'a pas établi lui-même un nombre maximal d'automobiles selon les régions administratives? Pourquoi il ne l'a pas fait? Il répond peut-être exactement ce que je dis comme raisonnement en termes de véhicules, en termes de non-explosion du nombre de véhicules à Montréal parce qu'on aurait pu craindre, avec l'arrivée de nouveaux joueurs, qu'il y a un problème.

Alors, je le répète encore une fois. Pour moi, protéger une industrie comme on la connaît, alléger tout ce qui est la portion fiscale, c'est de remettre le plus d'argent possible dans la poche du chauffeur de taxi pour que, le lendemain, le chauffeur, là, qui a son véhicule puisse continuer d'opérer et de faire plus de sous, bien, c'est le défi que je me donne, c'est le défi qu'on doit se donner. Pérenniser l'industrie, là, avec le million de courses qu'eux font et qui augmentent, soit dit en passant, bien, tant mieux, tant mieux. Et c'est là qu'on va changer le comportement aussi des automobilistes, peut-être, qui délaissent le véhicule, qui se disent : Voici les options additionnelles que j'aurai à Montréal avec le REM, avec les Bixi électriques, avec les trottinettes, avec les taxis. C'est toutes ces options qui vont changer la politique de mobilité durable.

Alors, je vous répète la question : Vous avez créé ce projet pilote. Pourquoi vous ne l'avez pas fait, vous, établir le nombre maximal d'automobiles selon la région administrative? Moi, je vous donne des... j'expose les chiffres après cinq ans, là, je vous expose ce qui est factuel. Je vous expose que le nombre de véhicules immatriculés, le seul endroit au Québec où il y a eu une baisse, c'est à Montréal. Voilà.

Le Président (M. Provençal) : M. le député de La Pinière.

M. Barrette : M. le Président, dans la catégorie répondre à côté de la question, une étoile dans le cahier du ministre. Bravo! Ce n'est pas ça que j'ai posé comme question. Il ne peut pas me demander pourquoi je n'ai pas proposé ça, c'est l'amendement de Québec solidaire. Alors, déjà là, on est dans le champ gauche pas à peu près, on n'est même pas dans le stade.

Là, au moment où on se parle, là, la situation, elle est d'une grande simplicité. Il y a eu un projet pilote sous nous, qui s'est terminé après la dernière élection, qui a été reconduit sous eux, et, comme tout projet pilote, ça doit amener à un recueil de données, de constat des données, une analyse, une conclusion. C'est sous eux, ça, ce n'est pas sous nous. Alors pourquoi... Nous, si on avait repris le pouvoir, si on avait été au gouvernement, faites-vous-en pas, les conclusions seraient déjà sorties, puis il n'y aurait pas de projet de loi n° 17, et ça ne serait pas comme ça, et on n'aurait pas aboli l'industrie traditionnelle du taxi.

Alors, je repose ma question, à laquelle je n'ai même pas eu une approche de l'approche d'une réponse de ma question. Est-ce que le ministre est prêt aujourd'hui, puisqu'il voudrait même, à quelque part, que l'étude du projet de loi n° 17 soit conclue avant le 14, est-ce qu'il peut, parce qu'il ne peut pas ne pas l'avoir maintenant, nous faire part de ce qu'il a constaté, les données, les résultats de l'analyse et les conclusions qui arrivent, là?

Là, le projet pilote a été prolongé, là. Ce n'est pas nous qui l'avons prolongé, c'est eux autres. Il y avait un constat. Et alors là, il le sait, le ministre, non seulement il le sait, il en parle, mais il en parle sans que nous autres le sachions. Alors là, il y a une irrégularité, là. Alors, je repose ma question : Est-ce que le ministre, d'ici mardi prochain, s'engage à nous faire part, de façon au moins sommaire, la plus détaillée possible, des résultats du projet pilote? Oui ou non?

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

M. Bonnardel : M. le Président, le projet pilote n'est pas terminé. Ce n'est pas terminé. On est à l'article 2, donc à l'amendement de la députée de Québec solidaire, qui me demande un nombre maximal d'automobiles selon la région administrative. J'ai répondu pourquoi nous n'irons pas de l'avant, pourquoi nous n'accepterons pas cet amendement. Voilà.

Le Président (M. Provençal) : M. le député de La Pinière, j'ai le député des Îles-de-la-Madeleine qui aimerait intervenir. Avec votre permission, je lui céderais la parole pour favoriser le débat, s'il vous plaît.

M. Barrette : Je n'ai aucun problème avec ça, M. le Président. Je garde évidemment mon temps déjà imparti.

Le Président (M. Provençal) : Oui, effectivement. Alors, M. le député.

• (11 h 40) •

M. Arseneau : Merci, M. le Président. En fait, je voulais m'inscrire pour quand le député de La Pinière aurait terminé sa partie, sa présentation et son questionnement, je voulais m'inscrire pour intervenir. Je peux le faire maintenant si vous voulez favoriser effectivement la diversité des opinions, quoique, sur cet élément-là, je pense qu'on s'entend.

Donc, c'est intéressant de voir que l'amendement qui est proposé par ma collègue de Mercier nous amène directement au coeur même des enjeux qui sont débattus dans le projet de loi, même si, sur l'amendement en tant que tel, il me semble que l'article 2 n'est peut-être pas le meilleur endroit pour le glisser. Je souscris à l'amendement, mais je ne suis pas certain de l'endroit où on pourrait le glisser.

Mais, par contre, je suis intéressé à poursuivre la discussion sur le coeur de ce qui a été amené par mes deux interlocuteurs précédents, à savoir, sur le fondement même du projet de loi, le ministre martèle à chaque question, comme réponse, le fait que le nombre de voitures immatriculées dans la région de Montréal n'a pas augmenté, ce qui peut être circonstanciel. On peut attribuer toutes sortes de facteurs en lien avec ce phénomène-là. Mais, si je comprends bien, là, ce serait le socle du projet de loi n° 17 pour dire : Maintenant, il faut anéantir l'industrie — j'utilise le terme qu'il a utilisé tout à l'heure — pour revoir complètement le modèle tout simplement parce qu'il y a un projet pilote qui est en cours, qui n'est pas encore complété, donc duquel on ne peut pas véritablement, nous, les législateurs, tirer de conclusions. Et il faudrait accélérer le pas vers l'adoption d'un nouveau modèle qui, finalement... et repose strictement sur la libéralisation et sur l'accès à, finalement, au plus grand nombre au transport et à l'industrie. Et ça, moi, j'ai beaucoup de difficulté avec ça.

Je pense que, si le ministre veut être cohérent en disant que le projet pilote n'est pas complété, donc on ne peut pas en révéler la teneur... mais, à ce moment-là, pourquoi devancer la conclusion du projet pilote et les analyses qui devraient normalement en découler avant d'aller de l'avant avec un projet de loi qui transforme l'industrie du tout au tout? Moi, je ne peux pas concevoir qu'on met en place une période d'expérimentation d'un nouveau modèle, et, avant même que cette expérimentation-là ne soit complétée et que des conclusions peuvent être tirées, qu'on propose un nouveau modèle, et qu'on propose un nouveau modèle à des législateurs qui sont censés y adhérer sans savoir ce que le gouvernement sait déjà mais refuse de révéler.

Alors, moi, je pose la même question. À part le fait qu'il y a moins de voitures immatriculées, un peu moins de voitures immatriculées à Montréal, là, est-ce qu'il y a d'autres éléments sur lesquels on peut s'appuyer pour dire... pour, en fait, embrasser l'argument, là, du ministre à l'effet qu'entre hier et demain le projet de loi va transformer de façon positive, pour les gens qui oeuvrent aujourd'hui dans l'industrie du taxi, les choses? Sur quoi peut-on s'appuyer pour dire que l'industrie va continuer d'opérer de façon prospère, alors que, par ailleurs, comme le disait ma collègue de Mercier, les seules choses sur lesquelles on peut s'appuyer un peu, c'est les expériences vécues à l'étranger? Et à peu près partout, à peu près à chaque jour dans les médias, c'est plutôt les effets négatifs qui sont documentés. Évidemment, c'est le propre de la presse de révéler les nouvelles qui sont habituellement peu positives, mais c'est un autre débat.

Essentiellement, je souscris aussi à ce questionnement, à savoir : Y a-t-il un endroit dans le monde où ce type de libéralisation là, la venue d'Uber, a donné quelque chose de positif à l'économie de l'État ou du pays où on a transformé les choses de cette façon-là? On peut voir un peu partout des articles qui disent le contraire. Je n'ai jamais rien vu d'informations qui me permettraient de penser que le ministre a raison, mais on est ouverts. On est ouverts à l'idée qu'il y ait un argumentaire, qu'il y ait un rapport et les premières analyses préliminaires qui nous disent effectivement qu'il y a quelque chose qu'on n'a pas compris, qu'il y a quelque chose qu'on ne sait pas qui nous permettrait d'adhérer à l'idée que plus il va y avoir de joueurs et moins il va y avoir de règles, plus les gens et, en fait, tout le monde, y compris l'industrie traditionnelle, vont être prospères, alors que les indications sont à l'effet contraire. On nous a fait des démonstrations, un argumentaire à l'effet qu'à Montréal notamment, on prend cet exemple-là souvent, les chauffeurs dans l'industrie du taxi traditionnel doivent travailler beaucoup plus d'heures pour faire beaucoup moins d'argent. Je simplifie. En quoi est-ce que ça va être différent demain matin?

J'aimerais le début d'une réponse, là, chiffrée, appuyée, documentée qui me permette de dire : Bien oui, on est tous pour la tarte aux pommes, allons-y vivement. Le nombre de courses... D'ailleurs, on se demande toujours d'où viennent ces chiffres-là. Est-ce que ça fait partie de l'analyse, là, de l'industrie du taxi? Parce que c'est eux-mêmes qui posent la question. Les 40 millions de courses qui sont l'industrie du taxi, 50 millions, vous dites que ça va être maintenu puis vous semblez laisser entendre que ça va même augmenter. Sur quoi reposent cette analyse et cette affirmation, M. le ministre?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, trois députés, trois questions à peu près similaires. Je ne peux pas répéter tout ce que j'ai dit, mais desservir l'ensemble du territoire québécois avec les multiples agglomérations où il n'y a personne, personne, personne pour desservir les citoyens, l'usager... J'entends vos commentaires. Protéger l'industrie, c'est la première chose à laquelle je me suis attaqué. Encore une fois, je le répète, on ne s'est pas levés un matin en se disant : Tiens, de quelle façon on

va mettre à mal l'industrie du taxi, là? Comprenez-moi bien, là. On a quatre ans devant nous où on a pu voir de quelle façon Eva, Uber pouvaient travailler sur le marché avec l'industrie du taxi traditionnel comme on la connaît depuis 40, 50 ans.

On est une des seules administrations ou provinces, je vais le dire ainsi, à mettre en place un régime où tout le monde aura sa place, tout le monde aura sa place, où on va protéger l'industrie du taxi comme on la connaît aujourd'hui. Il n'y aura pas moins de règles, il n'y a pas moins de règles. On va s'assurer de la sécurité de l'utilisateur, du client, avant toute chose. Puis ça, je l'ai mentionné maintes et maintes fois, et ça va continuer comme ça.

Et, je le répète, on est à l'amendement de la députée de Québec solidaire, qui me demande d'établir un nombre maximal d'automobiles selon la région administrative. Je vous ai donné des chiffres, premièrement. Ce n'est pas parce que je vous ai dit que la SAAQ, soudainement dans la dernière année, il y a une baisse du nombre d'immatriculations, que c'était le socle de la loi, là, on s'entend, là. Ça fait un petit bout de temps qu'on y travaille puis ce n'est pas... mais c'est une statistique quand même intéressante qui démontre qu'il y a un changement de comportement pour une majorité de Montréalais, qui se disent : Bien, le véhicule, je n'en ai peut-être plus besoin, parce que j'ai des services de transport, j'ai le taxi, j'ai la trottinette, j'ai Bixi, et autres.

Alors, je le mentionne encore une fois, on est à l'article 2, on est à l'amendement de la députée de Québec solidaire. Je n'irai pas à l'encontre de ce que la loi peut permettre pour, encore une fois, desservir l'ensemble du territoire. Et je pense que les chiffres le démontrent, avec ce qu'on a eu devant nous dans le projet pilote depuis les quatre dernières années, qu'il n'y a pas eu d'explosion, comme certains pourraient le prétendre.

Alors, je pense qu'on a trouvé des conditions gagnantes pour tout le monde, je le répète. Est-ce qu'il y a des choses qui peuvent être améliorées? Assurément, mais on n'ira pas contre le principe même de cette loi.

• (11 h 50) •

M. Arseneau : M. le ministre, vous dites que l'élément de la réduction du nombre de véhicules immatriculés à Montréal n'est pas le socle du projet de loi n° 17. Je suis content de vous l'entendre dire, ça me rassure. Mais vous dites du même souffle que ce que vous avez devant vous, suite au projet pilote, vous permet d'avancer, et d'aller de l'avant, et de faire valoir que l'industrie va mieux se porter demain qu'elle se porte aujourd'hui. Mais ce que vous avez devant vous, nous, on ne l'a pas devant nous. C'est ça, le problème. Le déficit de crédibilité du projet de loi n° 17, c'est qu'il ne repose pas sur des faits avérés ou sur des analyses tirées du projet pilote en question. C'est ce qu'on vous demande depuis tout à l'heure, c'est à savoir s'il y a, dans vos tiroirs, des études qui auraient dû, j'imagine, être faites ou des expériences tirées de ce qui a été fait ailleurs, dans d'autres marchés où on a ouvert la porte aux multinationales et qui nous permettraient de penser qu'effectivement la situation va s'améliorer.

La question de l'amendement établissant le nombre maximal d'automobiles selon la région administrative, j'imagine, c'est le nombre d'automobiles, ce n'est pas pour empêcher la régie de l'assurance ou la Société de l'assurance automobile de permettre aux gens de s'acheter une voiture, là. On parle ici des véhicules automobiles qui font du taxi, qui font du transport rémunéré de personnes, là.

Alors, moi, j'aimerais savoir, en sous-question, là, si le nombre de voitures qui circulent à Montréal et qui ont été immatriculées dans la région de Montréal n'a pas augmenté, est-ce que le nombre de voitures qui font du transport rémunéré de personnes a augmenté, lui. Je le suppose. Je suppose que le nombre de personnes qui s'adonnent au transport rémunéré de personnes, parce que c'est de ça qu'il s'agit, il a sûrement augmenté.

Si la demande a augmenté et que le nombre de personnes qui font du transport rémunéré de personnes a augmenté puis, de la même façon, les chauffeurs de taxi traditionnels nous disent que leurs revenus ont baissé, il me semble qu'il y a une hypothèse qu'on pourrait, à défaut d'avoir le projet pilote puis des conclusions analytiques et intéressantes, là, puis fouillées... l'intuition qui nous dit qu'il y a une part de marché qui s'est divisée, des parts qui ont été acquises, prises par des nouveaux joueurs, ceux qui sont permis à travers le projet pilote, non? Est-ce que vous reconnaissez ou est-ce que vous pouvez nous donner des indications à l'effet que, si le nombre de voitures qui existe à Montréal, qui sont immatriculées, n'a pas augmenté, le nombre de voitures et de chauffeurs qui font du taxi, qui font du transport rémunéré de personnes, lui, a augmenté, donc il y a un plus grand nombre de personnes qui se partagent une tarte relativement limitée, et que ça, une fois qu'on va avoir adopté le projet de loi n° 17, mais ça va augmenter de façon beaucoup plus importante puis qu'on va avoir des joueurs... Parce que c'est ça qu'on soupçonne. Il va y avoir des joueurs qui vont avoir les moyens de couper les prix grâce à la tarification dynamique et qui vont pouvoir, par une offre de service ciblée à des moments où il y a peut-être davantage de clientèle, et ainsi de suite, éliminer petit à petit les chauffeurs professionnels, ceux qui gagnent leur vie avec ça, qui y ont investi toutes leurs économies, leur vie, et dont la famille dépend de ces revenus-là, qui, eux, vont être essentiellement les victimes de ce nouveau système, de ce nouveau régime.

M. Bonnardel : M. le député, vous avez entendu des intervenants qui disaient qu'il y a moins de taxis, en 2019, par 100 000 habitants que voilà 40 ans, de moins, à Montréal. Si on veut changer le comportement des gens pour laisser leur voiture à la maison, ça prend une offre diversifiée par... le métro existe déjà, mais le prolongement, le REM, je le répétais, trottinette, Bixi, électrique ou autre. L'offre des technologies des Eva et Uber de ce monde et possiblement Lyft un jour, ça, c'est normal que, demain matin, il y ait peut-être 1 000 véhicules de plus parce que la demande est là, et c'est notre effort et votre effort de changer le comportement des automobilistes et de leur dire : Laissez votre véhicule à la maison, on a des options additionnelles.

Pensez-vous deux petites secondes qu'avec le projet pilote qui a été entamé et signé par le Parti libéral, que, si nous avions vu, exemple, 15 000 véhicules de plus du jour au lendemain, à l'intérieur de trois ans, on aurait le même portrait et qu'on serait allé de l'avant de la même façon? Assurément non. Des villes comme Toronto, comme New York, n'ont pas osé légiférer. Nous, on légifère. On légifère parce qu'on a des outils dans cette loi pour s'assurer de la pérennité de l'industrie comme on la connaît puis de la protéger comme on la connaît, avec ce que vous savez qui est déjà écrit dans la loi, versus

la concurrence. Au bénéfice de qui? Bien, M. et Mme Tout-le-monde. Puis, je vous le répète, vous le savez, il y a des endroits un peu partout à Montréal, à Québec, où le citoyen puis le client qui demande un service ne l'a pas. Je vous ai énuméré des dizaines, des dizaines et des dizaines de municipalités au Québec où il n'y a pas de service.

Alors, on parle des grands centres, mais les chiffres qu'on a devant nous ne démontrent pas une explosion. Et, oui, il y aura nécessairement plus de véhicules parce qu'on veut changer le comportement des automobilistes. On veut leur dire : Laissez votre auto à la maison, parce qu'on a d'autres possibilités pour vous. C'est le défi qu'on a pour le réseau structurant de Québec. C'est le défi qu'on a pour le REM. C'est le défi de connecter Lévis avec le réseau de Québec. C'est ce défi où j'ai mentionné maintes et maintes fois la durée, le coût et le confort. Si on répond à ces trois besoins, l'automobiliste laissera son auto à la maison. Alors, assurément, assurément, il y aura plus de véhicules pour répondre à la demande du monsieur qui se dit : Tiens, j'ai une option additionnelle : le taxi, les concurrents X que je peux avoir sur mon téléphone, la mobylette, moto. Peu importe ce que les gens vont choisir pour réduire les gaz à effet de serre, c'est mon défi puis c'est votre défi, vous aussi. Voilà.

M. Arseneau : L'un des défis, pour reprendre ce mot-là, qui est devant nous, c'est d'associer les gens qui oeuvrent dans l'industrie. Et moi, je veux bien souscrire à plusieurs de vos propos, mais ça me rassurerait un peu de savoir que ceux à qui vous promettez un avenir meilleur y croient aussi avec ce que vous leur proposez. Et là, moi, ce n'est pas le son de cloche qu'on entend. Comment vous expliquez que ce que vous proposez pour améliorer les choses pour les gens de l'industrie soit si mal reçu? Ce n'est pas nous qui avons utilisé la terminologie d'anéantissement au départ, là. Il y a, dans ce que vous présentez, il y a une absence de fait pour appuyer votre argumentaire.

Ça fait que moi, comme je dis, on veut bien vous croire, et je pense que les gens de l'industrie aussi veulent bien vous croire, mais je reviens sur la question de fond : Est-ce qu'on ne serait pas mieux d'avoir des conclusions, des analyses tirées du projet pilote avant d'aller de l'avant avec un nouveau régime? Qu'est-ce qui exige qu'on accélère le pas, alors qu'on n'a pas les conclusions au projet pilote qui devait donner de l'information, je suppose que c'est pour ça qu'on l'avait mis en place, donc expérimenter une nouvelle façon de faire pour voir ensuite ce qu'il y a de bien, ce qu'il y a de moins bien puis d'apporter des propositions pour l'amélioration du régime? Qu'est-ce qui vous empêche de nous révéler les informations que vous avez? Qu'est-ce qui nous empêche d'attendre les conclusions d'un projet pilote avant de mettre en place un régime qui est complètement nouveau, sur de nouvelles bases, et qui n'a jamais été expérimenté ailleurs?

On veut bien être précurseurs, mais, en même temps, on ne veut pas non plus être ceux qui font, là, dans l'essai-erreur et en créant des victimes dans le sillage là, d'une expérimentation comme celle-là, là, qui sont évidemment ceux qui y travaillent aujourd'hui et qui ont toujours suivi les règles qui étaient établies par le gouvernement, qui les change aujourd'hui sans crier gare et sans expliquer sur quelles bases il articule sa réflexion.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'ai la même question, un peu différente depuis 40 minutes. Alors, je n'irai pas encore plus loin. Je pense que j'ai exposé bien humblement la situation un peu partout ailleurs, en Amérique du Nord, ce qui s'en vient devant nous, projet pilote avec lequel le ministère et l'ancien gouvernement ont travaillé depuis quatre ans. Je pense qu'on a plein d'éléments, plein d'éléments en main qui nous démontre que ce que la députée de Québec solidaire me demande aujourd'hui est impossible à appliquer parce que, parce que présentement, présentement, comme on connaît l'industrie, comme on la connaît depuis 40, 50 ans, ne répond pas majoritairement aux besoins des Québécois.

Ils font un très bon travail, l'industrie, là. Quand on a besoin d'un service, on l'a, c'est parfait. Mais, dans l'ensemble du territoire, et je vous ai mentionné et je vous ai donné des chiffres, on ne répond pas, on ne répond pas à des besoins ou à une demande que certains souhaiteraient avoir pour des raisons économiques que je peux comprendre de l'industrie, qui se disent : Avec les règles actuelles, ça ne vaut pas la peine que j'aie là. Je ferais peut-être pareil. Vous le savez, vous feriez peut-être pareil. Mais, avec l'ouverture du marché, là, certains vont se dire : Tiens, c'est peut-être plus intéressant de le faire de cette manière, pour une seule chose, encore une fois, réduire l'auto solo. C'est le défi qu'on s'est donné puis que je me donne.

Encore une fois, je le répète, on a une loi qui sera importante pour les 25, 30 prochaines années dans l'industrie. Il faut la protéger, l'industrie, puis c'est ce qu'on veut faire puis c'est ce qu'on va faire. Maintenant, je vous le répète encore une fois, on est à l'article de l'amendement, je vous le dis, je n'irai pas plus loin. Je ne peux pas aller appliquer cette règle, ce nombre maximum d'automobiles, même si on parle de régions où c'est plus densément peuplé. Je ne peux pas aller là. Puis les chiffres que je vous expose, puis je vous le répète une dernière fois, si on avait vu une explosion du nombre de véhicules, vous pouvez être certains que le gars à ma gauche aurait dit : Il y a un problème. On a vraiment un problème, là. Ce n'est pas le cas. Ce n'est pas le cas puis je vous ai exposé pourquoi ce n'est pas le cas et que, oui, il sera normal demain de voir une augmentation du nombre de véhicules immatriculés ou dédiés au transport rémunéré. Il faut le fouetter pour que les gens laissent leur auto à la maison. C'est ce changement qui sera important. Alors oui, il y en aura plus dans le futur, puis je le souhaite. Mais, de l'autre côté, les gens auront des options additionnelles pour le premier et dernier kilomètre, et sinon le transport qu'eux connaissent présentement. C'est ce défi qu'il faut se donner.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le député de La Pinière.

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

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pour M. La Pinière... M. La Pinière... M. le député de La Pinière, il vous reste 9 min 25 s.

• (12 heures) •

M. Barrette : Très bien. Alors, je reviens à ma question. Je n'ai toujours pas eu de réponse. Est-ce que le ministre s'engage à nous... Vous savez, dans le monde scientifique d'où je viens, là, quand on fait une étude, un projet pilote, peu

importe, là, c'est tout pareil, il y a toujours, toujours, sans exception, un moment, ça peut être des résultats intermédiaires, des résultats préliminaires, des rapports d'étape, toujours, il y a toujours un moment, dans un projet pilote, une analyse, une étude, toujours un moment où on doit tirer des conclusions pour voir si on continue. Le ministre, là, encore une fois, à la réponse du député des Îles-de-la-Madeleine, encore une fois, il a fait référence à des données qu'il nous dit qu'il a devant lui.

Alors, je répète encore : Est-ce que le ministre, oui ou non, s'engage à nous donner un résultat de son étude... de son projet pilote préliminaire, je dirais même définitif parce qu'il l'a, d'ici le 3 décembre prochain? C'est oui ou c'est non. Est-ce qu'on peut avoir la même base de données de réflexion que le ministre?

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député... M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je serai bref parce que j'ai tout dit là-dessus. En temps et lieu, quand le projet pilote sera terminé, on pourra émettre, donner certains chiffres. Il a fait partie du gouvernement qui a mis en place le projet pilote Uber. Il sait très, très, très bien, par l'entremise de ses collègues, dont un qui a été ministre des Transports, il sait très, très bien les chiffres que j'expose ou des possibilités qu'on aurait pu avoir s'il y avait eu, encore une fois, cette problématique du nombre de véhicules en explosion due à l'arrivée de certains joueurs. Son gouvernement aurait déjà levé le drapeau en disant : Ça ne peut pas continuer, là. Eux-mêmes ne l'ont pas fait. Eux-mêmes ne l'ont pas fait en n'établissant pas un nombre maximal d'automobiles selon la région.

Alors, on n'ira pas plus de l'avant, parce que ça va à l'encontre du principe de ce que je vous ai expliqué, de répondre à un besoin, à un besoin sur l'ensemble du territoire québécois. Et c'est là-dessus qu'on va se battre, qu'on se penche au bénéfice du client puis de l'utilisateur.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député.

M. Barrette : Qu'est-ce qu'il y a, dans ma question, qui n'est pas correct, là? En quoi, sur quelle base, le ministre ne veut pas nous donner ces données-là? Est-ce qu'il y a quelque chose, dans les données, qui le rendrait inconfortable? Je ne comprends pas, j'aimerais comprendre. Bien, j'ai posé une question, là.

M. Bonnardel : Bien, je peux répondre. C'est des données publiques de la SAAQ, exemple, pour les véhicules immatriculés. N'importe qui peut aller chercher ces données de la SAAQ. Le nombre de permis qui ne sont pas utilisés, c'est public, ça aussi. Tout le monde peut aller voir ça, là. Ce que j'ai exposé, dans l'ensemble, là, tout est public là-dessus.

M. Barrette : Mme la Présidente, le projet pilote, ce n'est pas simplement ça, là. Le projet pilote visait à faire un état de la situation et prendre des décisions, analyses, recueil de données, analyses, conclusions. Pourquoi le ministre refuse-t-il de rendre son document public?

M. Bonnardel : Le projet pilote n'est pas terminé, Mme la Présidente.

M. Barrette : Je vais répéter, moi aussi, que c'est certain qu'il y a des résultats préliminaires. Pourquoi il refuse?

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Barrette : M. le Président... Mme la Présidente, pardon, je n'ai pas terminé. Est-ce que le ministre a actuellement des résultats préliminaires du projet pilote?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, si le député veut m'exposer ou obtenir des chiffres, qu'il m'écrive quelque chose, qu'il me dise ce qu'il veut obtenir, je vais essayer de lui donner les réponses si c'est possible de le faire.

M. Barrette : Mme la Présidente, je me suis exprimé clairement, je peux le refaire. Est-ce que le ministre dispose actuellement de conclusions préliminaires, d'analyses préliminaires qu'il devrait... que l'on demande qu'il nous fasse part?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, la loi d'accès à l'information, le député peut faire une demande par l'entremise de sa recherche. Il veut obtenir quoi, comme chiffres? Il veut quoi? Alors, je lui expose ce que j'ai sous la main, ce que j'ai en tête, ce que je me souviens, je lui expose ça en lui disant : Bien, voici le portrait. Puis ce que j'ai répondu au député des Îles tantôt, j'ai répondu la même chose à la députée de Québec solidaire. S'il y a des chiffres, une réflexion x sur un nombre ou sur quelque chose, qu'il m'expose la question, sa demande, puis je vais essayer de lui répondre.

M. Barrette : Ma question était extrêmement claire, ne peut pas être plus claire que ça, puis je la pose parce que le ministre tantôt... J'ai dit une chose, j'ai dit qu'un des problèmes c'est que sa libéralisation diminuait les contraintes à l'exercice de l'industrie. Il m'a dit : C'est faux. Pourtant, dans son point de presse du 20 mars dernier, le ministre lui-même... C'est une transcription faite par le Parlement, là. Je cite la transcription faite ici : «Le modèle mis de l'avant suggère également un allègement des contraintes administratives pour l'industrie.» Le ministre dit une chose et son contraire à la même question, et là il me demande d'aller à la Commission d'accès à l'information pour avoir accès à une donnée qui, en toute bonne foi, le ministre devrait nous rendre disponible. Je vais le répéter encore : Est-ce que le ministre, actuellement, dispose d'analyses et de conclusions préliminaires à propos du projet pilote, oui ou non?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je le répète encore une fois. Si le député a des demandes spécifiques sur des chiffres et sur ce que j'ai exposé, il me fera plaisir, plaisir, de lui donner, si cela est possible. Maintenant, qu'il m'expose... Si vous avez des questions sur le nombre de véhicules, le nombre de chauffeurs, tout ça, exposez-moi votre demande, il me fera plaisir, si cela est possible pour moi, de vous les donner. À quelque part, je vous le dis bien respectueusement, bien humblement, les chiffres que je vous expose, la plupart sont publics. Pour le reste, bon, ça peut aller à l'encontre de données spécifiques que la société Uber possède, que nous avons nécessairement quand on travaille avec Revenu Québec, nécessairement. Puis, si je peux vous exposer certains points, il me fera plaisir de le faire. Exposez-moi vos demandes, puis je vous le donnerai, si cela est possible.

M. Barrette : Alors, si je comprends bien, Mme la Présidente, le «pour le reste», c'est ce que le ministre ne veut pas qu'on voit, point d'interrogation.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière, je pense que vous venez de prêter des intentions, alors soyez prudent.

M. Barrette : Je n'ai pas prêté une intention, je fais un constat. C'est un constat, là. Si je comprends bien, c'est ça que le ministre ne veut pas qu'on voie. Ce n'est pas une intention, ça. Le ministre, il refuse de nous dire s'il y a une conclusion préliminaire, il me répond en suggérant ce que je viens de dire, que vous n'appréciez pas, je comprends, mais il n'est resté pas moins que la question demeure légitime. Oui ou non, le ministre a-t-il actuellement des conclusions préliminaires de l'étude sur le projet pilote Uber?

M. Bonnardel : Dernière fois, Mme la Présidente. Je vous ai exposé, aux trois députés de l'opposition, quand le projet pilote sera terminé, le 14 octobre prochain, il y aura nécessairement un rapport final sur la situation. Je vous expose que, si vous avez des demandes, de me les donner. Il me fera plaisir... si je peux rendre publiques ces données, je vous les donnerai, je vous les donnerai.

Alors, je vous le dis, on peut adopter le... premièrement, l'amendement, je vous l'ai mentionné, on sera contre. On peut adopter l'article 2. D'ici 18 heures, d'ici 12 h 30, vous pouvez me donner les questions que vous souhaitez avoir comme réponse. Si je peux vous les donner, il me fera plaisir. Maintenant, vous pouvez me poser la question 36 fois encore, je vous le dis une dernière fois, là : Oui, exposez-moi vos questions, je regarde avec l'équipe si je peux vous donner une réponse. Voilà. Sinon, vous faites une demande d'accès à l'information, puis vous savez très bien les délais que cela prendra. Alors, je suis de bonne foi, je vous l'expose, écrivez-moi ce que vous souhaitez obtenir.

M. Barrette : Mme la Présidente, le ministre vient de nous dire qu'il était de bonne foi. Je veux bien, mais la bonne foi serait aujourd'hui, alors je vais poser la question : Est-ce que le ministre peut nous rendre disponible maintenant tout ce qu'il peut nous rendre disponible maintenant?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je vais regarder ce que je peux rendre disponible. Si vous ne voulez pas écrire de question ou me demander des choses, je vais regarder ce que je peux rendre disponible. Maintenant, je vous le répète, le projet pilote n'est pas terminé. Après le 14 octobre, on pourra vous les donner. C'est tout.

• (12 h 10) •

M. Barrette : Mme la Présidente, il est d'appréciation commune, de ce côté-ci de la table, que la partie gouvernementale souhaite intrinsèquement, hein, souhaite qu'on arrive à terminer le projet de loi avant le 14. Ce que le ministre nous propose, c'est essentiellement... je ne prête pas des intentions, je dis que c'est ça qui est écrit dans le ciel, c'est ça qu'ils veulent, on va sortir les conclusions après, après qu'on aura fait l'étude détaillée et après que... ou avant, à ce moment-là, qu'on ait vu que peut-être qu'il y a eu un problème dans le raisonnement. Est-ce que j'ai fait une erreur de raisonnement ici, M. le ministre... Mme la Présidente?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je vais le répéter en français encore une fois : Le projet pilote se terminera le 14 octobre. Je vais exposer, écrire, donner ce que je peux donner selon les demandes des députés de l'opposition. Je pourrais être fermé puis dire «niet», mais non, je suis de bonne foi puis, si vous me demandez des choses qui sont possibles de rendre publiques, je le ferai. Je ne peux pas être plus clair que ça.

M. Barrette : Mais moi non plus, Mme la Présidente, je ne peux pas être plus clair dans ma question. Je demande au ministre de rendre, immédiatement ou d'ici le 3 septembre, toutes les données, analyses et conclusions préliminaires qui sont, selon l'avis du ministre, rendables publiques. Est-ce qu'il va le faire, oui ou non?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, est-ce que vous avez compris ce que j'ai dit? Oui? Pensez-vous que je suis clair?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Moi, je ne m'introduis pas dans le débat.

M. Bonnardel : Je ne peux pas être plus clair que ce que j'ai dit, là. Demandez-moi ce que vous avez en tête, et j'irai au plus loin possible pour vous donner les informations. Voilà.

M. Barrette : Mme la Présidente, j'ai été extrêmement clair, là, et on sent ici un silence très malaisé, je le comprends. Là, c'est bien plate, là, mais ma question est claire, et n'importe qui qui nous écoute va être obligé de conclure que le ministre,

dans le fond, il prend des moyens parlementaires pour ne pas spontanément nous donner des données. Je lui ouvre la porte, je lui dis : M. le ministre, vous avez des données, vous avez des analyses, vous avez des conclusions préliminaires, je comprends qu'il y a des choses qui ne sont peut-être pas révélables publiquement. Faites votre tri, donnez-nous-les d'ici le 3 septembre. La réponse à la question : Allez-vous le faire, oui ou non?, il y a un seul choix entre oui, entre non, pas une phrase ni une dissertation. Je repose la question : Est-ce que le ministre va le faire, oui ou non, Mme la Présidente?

M. Bonnardel : Tout ce qu'il est possible de donner, Mme la Présidente, je le donnerai selon les demandes des députés de l'opposition.

M. Barrette : Est-ce que le ministre va donner ce que je demande? La demande, elle est claire. Est-ce qu'il va répondre d'ici le 3 septembre à ma demande? Quand bien même je l'écris, là...

M. Bonnardel : Non, mais je suis assez clair, là, écrivez-moi ce que vous souhaitez. Écrivez-moi ce que vous souhaitez, on va prendre ça... même pas en délibéré, on va regarder, on va vous donner ce qu'il est possible de vous donner. Ça va-tu?

M. Barrette : Donc, je comprends que ma question n'est pas assez précise, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Bien, avez-vous entendu quelque chose? Est-ce que vous entendu une captation d'une réponse? Moi, je n'ai rien entendu.

M. Bonnardel : Bien, qu'est-ce que vous voulez que je donne de plus, M. le député?

M. Barrette : Bien, oui ou non.

M. Bonnardel : Bien, je vous ai dit que j'allais vous donner ce que je pouvais vous donner. C'est quoi? Vous pouvez reposer la question 36 fois autrement, si vous voulez, je vous ai déjà dit que j'allais vous donner ce que je pouvais vous donner.

M. Barrette : Alors, ce que tout le monde a compris ici, là, ça s'appelle, je pense, une procédure dilatoire. On reporte, on reporte, on reporte et on a compris qu'ultimement l'idéal du ministre, on a tous compris ça, là, c'est de reporter après le 14 octobre. Je trouve ça dommage dans le débat actuel. Moi aussi, je suis de bonne foi, là.

M. Bonnardel : M. le député, comment vous pouvez penser que, demain matin, je ne pourrais pas...

M. Barrette : C'est moi qui ai la parole, Mme la Présidente.

M. Bonnardel : Bien là, vous me posez une question.

M. Barrette : C'est parce que c'est moi qui ai la parole.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez fait une petite pause.

M. Barrette : Ah! O.K. À partir de maintenant, je vais prendre une grande, grande respiration puis tout dire dans un seul souffle. Bien, qu'il y aille, là.

M. Bonnardel : Pourquoi je ne pourrais pas vous donner les infos demain si je les ai? Pourquoi, si j'ai les demandes d'ici ce soir et je suis capable de vous donner ça demain, pourquoi je ne pourrais pas le faire? Vous me connaissez assez, M. le député, hein? Je vous le répète, que je serai de bonne foi. Écrivez-moi vos questions, et je vous donnerai les réponses, si possible. Voilà.

M. Barrette : Alors, à cette étape-ci, on constate quoi, là? On constate que le ministre n'a pas été capable de nous indiquer une seule place où l'allègement réglementaire a amélioré l'industrie traditionnelle du taxi. Il y a un projet pilote, et c'est bien compliqué pour le ministre de prendre la décision de nous transmettre des données. On soupçonne pourquoi. Je ne prête pas d'intentions, je ne tire pas de conclusions, on soupçonne pourquoi. Et aujourd'hui le ministre nous dit : Croyez-moi, les choses vont aller pour le mieux dans l'industrie du taxi, mais c'est difficile de le croire. Je le répète, cet amendement-là, là, nous amène un débat qui, à mon avis, aurait dû être ailleurs dans le projet de loi. On le fait maintenant. Alors, c'est assez évident qu'on va le refaire.

Maintenant, Mme la Présidente, le ministre, là, il nous dit un certain nombre de choses... Je vais lui rappeler un certain nombre de choses. Les gens de l'industrie du taxi n'ont jamais contesté, jamais contesté la pertinence de moderniser cette industrie-là. Jamais. Les gens de l'industrie du taxi n'ont jamais contesté le fait que revenir à vide, c'est un problème puis que, s'il y avait des solutions à ça, c'est parfait. Mais, quand le ministre nous dit : Il n'y a pas eu d'explosion de permis

de taxi, puis ils ne sont pas tous utilisés, et ainsi de suite, oui, mais c'est parce que l'industrie est venue voir le ministre pour lui dire : Bien, laissez-nous, dans l'environnement actuel, donner des permis supplémentaires avec un certain contrôle territorial et de volume, puis ça a été non.

Alors, est-ce que le ministre ne trouve pas qu'en quelque part, là, son argumentaire a certaines faiblesses?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il reste 30 secondes.

M. Bonnardel : Pas du tout. Je pense que j'ai exposé de plusieurs façons les problématiques où il y a plusieurs régions du Québec qui ne sont pas desservies, Mme la Présidente, où, malheureusement, on a oublié certains territoires pour des raisons économiques pour certains propriétaires de permis. Puis ça, je le comprends. Mais, avec les règles actuelles qu'il y avait et qu'il y a toujours aujourd'hui, c'était peut-être normal pour certains de se dire que ça ne valait pas la peine.

Alors, avec les changements qu'on expose, on pourra, on pourra avoir une certaine concurrence et permettre à certains propriétaires de permis, de chauffeurs, de se dire : Bien là, le territoire est plus ouvert, cela me permettra d'aller ailleurs, où je ne pouvais pas aller avant, et, selon l'offre et la demande, bien, de définir les besoins de la clientèle. C'est le défi qu'on doit se donner, de répondre sur l'ensemble du territoire d'une problématique... est-ce que je devrais dire causée... Le modèle comme on le connaît depuis 40, 50 ans, c'est celui-ci, là, c'est celui qui existe. Alors, on l'améliore, on le modifie au bénéfice de qui avant toute chose? Au bénéfice du client. Je l'ai répété 1 000 fois, mais je le répéterai encore une fois.

M. Barrette : Mme la Présidente, en quoi la libéralisation entière de cette industrie-là va amener plus de services à Kamouraska?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, s'il n'y a pas de permis ou s'il y a des permis à Kamouraska présentement et que personne ne veut utiliser ce permis pour des raisons économiques, encore une fois, et que la possibilité pour certains joueurs technologiques, qui utilisent des moyens technologiques, d'y offrir... Quelqu'un décide du jour au lendemain de faire du temps partiel, je vais le dire ainsi, parce que le temps plein, je peux peut-être difficilement aller chercher un revenu, bien oui, Kamouraska fait partie, dans le Bas-Saint-Laurent, des territoires qui sont non couverts par une agglomération, bien, le matin, il pourrait y avoir un citoyen, qui passe toutes les règles administratives, sécuritaires, pour se dire : Tiens, moi, je ferai du taxi hélié sur une période d'heures x, y, z pendant la semaine, et c'est lui qui va définir ses besoins selon la demande d'un village comme Kamouraska. Et il pourrait faire Kamouraska ou un village limitrophe. C'est le propriétaire ou le citoyen lui-même, qui souhaiterait avoir un revenu d'appoint, qui pourrait se dire : Bien, tiens, je ferai du taxi traditionnel pour une période d'heures x. J'aurai peut-être une application additionnelle pour permettre à certains qui utilisent le téléphone de me trouver plus facilement. C'est ça, l'avenir.

M. Barrette : Alors, on est dans le souhait et non dans la démonstration.

• (12 h 20) •

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le souhait, c'est avec une loi qui va permettre à certains... Et là je l'ai dit tantôt, là, il y a 732 municipalités qui ne sont pas desservies. Est-ce que je peux dire à toutes ces personnes qui habitent dans ces villes et villages que, le lendemain, il y aura un service? C'est sûr que non. Mais, avec les outils qu'on donne à ces futurs propriétaires ou ceux qui souhaiteraient faire du service de taxi ou autre, bien, ils auront cette possibilité de le faire et de répondre, on le souhaite, dans le futur, sur une période x, de répondre majoritairement à tous ces territoires qui sont mal desservis ou pas desservis.

M. Barrette : Sur quelle étude de Kamouraska de ce monde le ministre a-t-il constaté ça?

M. Bonnardel : Pardon? Excusez-moi, M. le député. On me parlait dans l'oreille, c'est pour ça.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...reste trois secondes.

M. Barrette : Bien, je vais le répéter en trois secondes : Sur quelle étude de Kamouraska de ce monde a-t-il constaté ça pour affirmer que ça va arriver?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, votre temps est terminé. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous êtes...

M. Barrette : ...répondre...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Voulez-vous répondre?

M. Bonnardel : Bien oui, Mme la Présidente, je vais répondre. La question pourrait se poser pour n'importe quelle municipalité des 732 qui sont mal desservies. Celui ou celle, là, qui se disait demain matin : Le permis de taxi, il coûte trop cher, la location coûte trop cher, je n'irai pas de l'avant pour des raisons x, avec les contraintes qu'il avait avant, qu'il n'aura plus demain, pourquoi qu'il prendrait peut-être... je ne dis même pas un risque. S'il souhaite faire 10 heures de taxi traditionnel dans un village x ou d'utiliser un moyen technologique avec des applications x pour que le citoyen puisse trouver et obtenir un service qu'il n'a pas aujourd'hui, bien, juste d'améliorer ça puis d'aller chercher, mettons, une offre dans la moitié des municipalités, ce sera déjà un gain énorme pour le Québec. Et c'est un choix que les citoyens à la maison pourraient décider de faire pour donner un service qui n'existe pas du tout présentement dans une grande partie du territoire québécois.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous avez encore huit minutes.

M. Arseneau : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Je voudrais quand même pondérer le commentaire du ministre que je viens juste d'entendre, que faire du service de transport rémunéré de personnes, là, avec une plateforme numérique pourrait permettre de desservir des régions encore non desservies, et ce serait un gain énorme. C'est ce que j'ai compris. Peut-être que ça peut avoir un certain effet dans certaines régions, mais vous semblez oublier que, dans les endroits qui sont déjà desservis, qui sont en région et qui arrivent à peine à joindre les deux bouts sur une base annuelle, qui ont besoin du marché et peut-être d'un contrat de transport adapté, la venue des joueurs comme Uber et compagnie risque justement de les pousser, eux, à la faillite et de tomber sans service autre que du service à temps partiel, alors qu'aujourd'hui on pouvait bénéficier d'un service de professionnels formés et compétents, proches des gens et qui sont prêts justement à perdre un certain profit pour offrir un service sur une base régulière, mais en ayant aussi des contrats, par exemple, en transport adapté. C'est ce qu'ils nous ont expliqué. Alors, il n'y a pas qu'un gain, là, qui peut être envisagé avec l'argumentaire que vous avancez.

Mais ce n'est pas là-dessus que je voulais faire mon intervention. C'était pour dire quand même qu'on progresse. Ce matin, on a appris que, et je voudrais le clarifier, là, on a appris qu'une fois que le projet pilote serait complété, indépendamment d'où on sera rendus dans l'étude du projet de loi, que la loi soit adoptée à ce moment-là ou pas, un rapport sera déposé et sera rendu public, et on pourra le consulter. C'est bien ce que j'ai compris, j'espère que c'était effectivement l'intention du ministre, de dire : À la fin d'un projet pilote, comme dans tout projet pilote, dans toute expérimentation qui se respecte, on produit un rapport.

J'ose espérer que dans un rapport d'un projet pilote qui a duré quand même un certain nombre d'années et qui est opéré par le gouvernement du Québec, dans un rapport comme celui-là, bien, on tire certaines conclusions, hein? Parce qu'il n'y a pas qu'un rapport pour exposer comment ça s'est passé. On en retire certains enseignements, certaines leçons, certaines conclusions qui, j'imagine, dans la forme la plus générique des rapports... on va aussi faire un certain nombre de recommandations. Alors, si c'est ce type de rapport là auquel on aura droit une fois que le projet pilote sera complété, à la mi-octobre, je ne peux que réitérer mon étonnement de voir qu'avant d'arriver à des conclusions puis à des recommandations qu'on se précipite dans l'adoption d'une loi sur la base de ce projet pilote.

Ce commentaire-là étant fait, je voudrais quand même poser certaines questions, puisque le ministre nous met au défi de lui fournir certaines questions par écrit, puis il va nous donner toute l'information qui est à sa disposition et qu'on peut diffuser.

Moi, j'ai quelques questions, puis je ne pense pas que ça nécessite une grande recherche, là. Mais vous avez parlé de l'objectif du projet pilote, des projets pilotes, en fait, et qui servaient à... qui, en fait, qui avaient pour objectif de mieux desservir la clientèle, parce qu'il y a des moments, là, à la fin d'un spectacle au Centre Vidéotron où on a de la difficulté à héler un taxi, selon l'expérience que répète le ministre. Est-ce que vous pouvez nous dire, d'une part, que le projet pilote, tel qu'il a été déployé à Montréal, puis en parallèle à Québec, puis à Gatineau, grosso modo, a eu les mêmes effets? Est-ce qu'il peut y avoir des variantes entre l'expérience vécue à Gatineau, dont on nous dit que ça n'a pas nécessairement été extrêmement positif, puis ce qui s'est vécu à Québec ou à Montréal? Tu sais, avez-vous déjà certaines conclusions préliminaires à savoir si le comportement des consommateurs est le même d'une agglomération à l'autre, dans les trois qui ont été ciblées, et qu'on peut se dire, sur ces bases-là, bien, on fait des changements législatifs qui vont aussi être transposables à l'ensemble du Québec? Je ne sais pas si ma question est claire, là. L'expérience Montréal, l'expérience Gatineau, l'expérience Québec, même résultat, moins d'auto solo dans les derniers cinq ans. Objectif atteint, on libéralise, c'est ce que ça va donner, il va y avoir plus de services. Bien, l'auto solo, peut-être que vous l'attribuez davantage à l'enlèvement, là, des restrictions de zone, là, mais disons plus l'offre de service.

Je vais reposer ma question de façon plus précise. Est-ce qu'effectivement la durée d'attente moyenne pour un taxi quand on sort d'un spectacle à Montréal, à Québec, à Gatineau est moindre depuis l'instauration du projet pilote? Ma question est claire. Est-ce que vous avez des données là-dessus, puis est-ce qu'on peut projeter qu'à partir de maintenant il n'y aura plus d'attente? Plus de voitures, moins d'attente, peu importe qui offre le service de taxi. Il me semble que ce serait intéressant de savoir, là, qu'il y a une lumière au bout du tunnel. Le jour où on ira voir Céline Dion, on pourra revenir dans les 10 minutes qui suivent avec une abondance de taxis puis d'Uber qui seront là à nous attendre pour nous ramener à la maison.

M. Bonnardel : Bien, il faudrait premièrement, M. le député, poser la question à l'industrie du taxi, parce que c'est l'industrie du taxi qui dessert le citoyen qui demande un taxi comme tel. Vous le savez, il y a eu des endroits, puis ça a été médiatisé, où les taxis n'étaient pas assez en grand nombre pour répondre à la demande suite à un spectacle.

De l'autre côté, est-ce que l'industrie du taxi peut assurer un service parfait? Non. Est-ce que les nouvelles technologies peuvent assurer un service parfait? Non. Il y aurait toujours malheureusement peut-être un délai d'attente, à moins d'avoir un taxi vide qui passe devant nous, de le héler, puis qu'il arrête. Ça, tant mieux quand ça arrive. Mais l'expérience client entre trois villes, Gatineau, Québec, Montréal, est nécessairement différente, là, nécessairement différente. Est-ce que je peux vous exposer des délais d'attente pour l'industrie du taxi? Je n'ai pas ces chiffres. Il faudrait leur demander. Est-ce que ça s'en va en s'améliorant? Je vous le répète, le problème qu'il y a, c'est qu'en termes de population aujourd'hui versus le nombre de taxis il y en a moins. Puis ça, c'est pour des raisons économiques que l'industrie s'est rendue là. Et je les comprends.

Mais, de l'autre côté, si on veut répondre encore une fois de l'auto solo, réduire le nombre de véhicules sur nos routes, bien, il faut nécessairement une offre... pas dire additionnelle, mais concurrentielle pour être capable de répondre à un besoin d'une certaine clientèle. Et cela peut être différent à Gatineau qu'à Québec ou à Montréal.

M. Arseneau : Bien, en fait, là, ce que j'essaie juste de voir, c'est si le mal qu'on observe aujourd'hui, qui serait le délai d'attente, le service à la clientèle, ce que vous avez utilisé de façon anecdotique à quelques reprises dans nos travaux depuis le début, donc d'avoir une plus grande...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, je dois suspendre ici les travaux. Alors, je vous souhaite de bien récupérer pendant l'heure du lunch.

Nous allons reprendre à 14 heures. Merci.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 14 h 02)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous avez la parole, pour un très court moment encore, sur l'amendement. Je pense que c'est 1 min 40 s ou quelque...

M. Arseneau : Oui. Alors, on discutait, avant la pause, des informations qu'on souhaitait obtenir et que le ministre a peut-être ou non à sa disposition. Il nous dit de faire des demandes écrites ou on peut aussi, j'imagine, formuler des demandes verbales. Moi, je voulais savoir ce qu'il sait et qu'on ne sait pas qui lui permet de dire que le projet de loi n° 17, tel qu'il a été déposé, va améliorer les choses, sur la base du projet pilote qu'on vient de vivre.

Donc, il y a un projet pilote qui est en cours, on n'en a pas les conclusions, mais on a certainement certaines intuitions sur ce qui s'est fait dans la région de Gatineau, à Montréal, également dans la région de Québec. Alors, on nous dit que le projet de loi va permettre de réduire, par exemple, le temps d'attente, parce que c'est ce qu'on souhaite. On a utilisé des exemples, à mon point de vue, un peu anecdotiques sur l'idée qu'à certains moments, dans de grands événements, il faut attendre longuement avant d'avoir le service auquel en droit de s'attendre dans le transport des personnes rémunéré.

Alors, si ça fait quatre ans qu'on a un service complémentaire qui est offert par des gens qui ont une application mobile et dont les profits, essentiellement, sont transférés en Californie, est-ce que ça, ça bénéficie effectivement aux consommateurs de Québec, de Montréal ou de Gatineau? Est-ce que ça a bénéficié, dans les quatre dernières années, là? Est-ce qu'effectivement le service, on a des données comme quoi le temps d'attente a été réduit? Est-ce qu'on attendait une demi-heure, puis là, maintenant, on est rendu à attendre 15 minutes? Est-ce que ça a eu un effet? Parce que, là, on dit que ça va avoir un effet puis on a fait un projet pilote qui devrait nous donner une intuition, une idée des résultats. Alors, si on a une réponse...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est terminé pour vous. Alors, maintenant, nous, si... Est-ce que nous avons d'autres interventions concernant l'amendement à l'article 2? Pas d'autre intervention, nous allons procéder au vote.

Une voix : Vote nominal.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous voulez à vote nominal?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vote nominal.

La Secrétaire : Oui. Alors, Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Provençal (Beauce-Nord)?

M. Provençal : Contre.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Contre.

La Secrétaire : M. Girard (Lac-Saint-Jean)?

M. Girard (Lac-Saint-Jean) : Contre.

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

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : Mme Hébert (Saint-François)?

Mme Hébert : Contre.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Contre.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Abstention.

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

M. Kelley : Abstention.

La Secrétaire : M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine)?

M. Arseneau : Pour.

La Secrétaire : Mme St-Pierre (Acadie)?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Moi, je n'ai pas à voter.

Une voix : Oui, abstention.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K., abstention.

La Secrétaire : C'est rejeté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'on a un résultat?

La Secrétaire : C'est rejeté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est rejeté. Donc, nous allons maintenant passer...

Motion d'ajournement des travaux

Mme Ghazal : Mme la présidente, est-ce que je peux faire un point? J'aimerais proposer un amendement... en fait, pas un amendement, mais plus une motion d'ajournement pour le projet de loi n° 17, parce que, sur la base des discussions qu'on a eues, là, on vient de rejeter un amendement que j'apportais, qui nous dit, selon moi, mon évaluation que j'ai faite, basée sur ce qui se passe ailleurs dans le monde, comme quoi dans les endroits urbains, dans les villes urbaines, si on ne limite pas le nombre de voitures, il va y avoir une augmentation importante du nombre de voitures...

M. le ministre me dit : Croyez-moi, je suis de bonne foi, non, ça ne va pas permettre d'augmenter le nombre de voitures, etc., et, après ça, il nous dit : Regardez les chiffres de la SAAQ, et tout ça. Puis, quand on lui demande : Bien, donnez-nous les faits, les données qui nous prouvent que le projet pilote de trois ans, ça fait qu'il y a eu des analyses pendant trois ans, donnez-nous le résultat, il nous dit : Posez-nous des questions. Moi, je suis en train de travailler, là, pour poser des questions, mais ce que j'ai compris à la fin de la discussion avec le député des Îles-de-la-Madeleine, il nous a dit, ce qu'on comprend, il y a quand même eu une évolution : On va avoir ces résultats-là à la fin du projet pilote de cette année, qui va être le 14 octobre. Donc, ce que je comprends, c'est que le ministre va nous présenter les résultats de ces analyses-là, de trois années, on va avoir des données probantes, qu'est-ce que ça a donné.

Donc, moi, ce que je soumets ici aux membres de la commission, ça serait de suspendre ou d'ajourner, plutôt, l'étude du projet de loi article par article jusqu'à ce qu'on ait cette information-là, parce que ça va être des informations importantes, parce que ce qu'elles font, c'est qu'elles mettent à terre toute une industrie, et c'est un bouleversement extrêmement important. Donc, ça vaut la peine d'attendre d'avoir ces données-là, ces informations-là, dont le ministre nous dit : Oui, oui, j'ai les chiffres. Posez-moi des questions, j'ai tout ça. Mais, vu qu'il va le rendre public, bien, attendons que ça soit public et

discutons-en tout le monde ensemble. Au moins, on aurait une discussion éclairée, basée sur des faits, sur des analyses d'un projet pilote qui a duré extrêmement longtemps.

Donc, on a des données un petit peu des chauffeurs de taxi, un petit peu du ministre, à gauche et à droite, des oui-dire, qu'est-ce qui se passe dans le monde, alors que le ministre nous dit qu'il va avoir des informations qu'il va avoir à la fin de la période du projet pilote, le 14 octobre. Pourquoi ne pas attendre d'avoir ces données-là, avant de décider d'adopter un projet de loi qui va bouleverser toute une industrie?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, je vais suspendre quelques instants, le temps d'avoir les conseils juridiques nécessaires. Vous comprenez que je suis néophyte dans la matière, alors... Donc, on suspend. Vous voulez prendre la parole, M. le député de Beauce-Nord, c'est ça?

M. Provençal : Bien, j'aurais voulu mentionner qu'à mon avis la demande est irrecevable, compte tenu que tout ce qui appartient en termes d'agendas des commissions, c'est toujours négocié par les leaders.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, alors, très bien. Vous allez me laisser aller chercher les informations par rapport au règlement, puis on va suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 14 h 08)

(Reprise à 14 h 10)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, merci. Nous allons reprendre nos travaux. Donc, je vais vous lire le règlement à l'article 165 pour qu'on puisse ensuite poursuivre nos travaux.

Donc, je vous lis le règlement. Pour ajourner les travaux d'une commission plus tôt que l'heure prévue dans l'avis du leader du gouvernement, un membre doit proposer une motion en vertu de l'article 165 du règlement.

La motion peut être présentée en tout temps au cours d'une séance par le président ou un membre, y compris le ministre membre de la commission pour la durée du mandat. Elle peut être présentée de vive voix et n'a pas besoin d'être écrite. Cette motion ne peut être débattue, mais un représentant de chaque groupe parlementaire peut proposer un discours...

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ... — s'il vous plaît! — de 10 minutes chacun pour un total de 30 minutes dans le cas de trois groupes parlementaires. Le temps de parole d'un représentant ne peut être scindé et doit être utilisé en une seule intervention. La motion est mise aux voix immédiatement à la fin des discours et prend effet immédiatement.»

Donc, nous aurions 40 minutes de débat.

M. Barrette : Mme la Présidente, j'ai une question de compréhension. Est-ce que vous avez bien dit que c'était 10 minutes par groupe parlementaire ou par membre?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, sans être scindé.

M. Barrette : D'accord.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons ouvrir le débat. Mme la députée de Mercier, je vous donne la parole en premier, puisque c'est vous qui proposez la motion conformément à l'article 165.

Mme Ruba Ghazal

Mme Ghazal : Bien, merci beaucoup, Mme la Présidente. Donc, comme je le mentionnais quand, tout à l'heure, on avait la discussion, le ministre, il disait : Bien, donnez-moi toutes vos questions, puis je vais y répondre avec beaucoup de générosité, et tout ça. Et moi, tout de suite, de façon un peu naïve, bien, j'ai dit : Bien, on va faire la liste de toutes les questions. Puis après ça, en y réfléchissant, j'ai dit : Ça n'a aucun sens, surtout que le ministre nous a dit que les résultats de cette analyse-là, il va les avoir, de toute façon. Puis là il a regardé la date, c'était le 14 octobre. Donc, il va l'avoir. Et c'est extrêmement important que ce ne soit pas juste le ministre qui ait ces informations-là, mais le public, parce que c'est un projet de loi qui va toucher tout le monde, notamment les travailleurs de l'industrie du taxi, qui vont être extrêmement touchés dans leur travail, dans leur avenir, et tout ça, mais aussi la société de façon générale.

Donc, si le ministre veut baser son projet de loi, si on veut être un gouvernement responsable, un gouvernement qui prend des décisions éclairées, il faut que le projet de loi se base sur des données probantes. Et, visiblement, ça n'a pas été le cas, puisque les données d'analyse complète, peut-être que le ministre avait des données d'analyse partielle, mais les données d'analyse complète, on va les avoir, comme il l'a dit, à la fin du projet pilote, c'est-à-dire le 14 octobre. C'est ça. Donc, c'est pour ça que moi, je demande qu'on attende d'avoir ça.

Par exemple, une des données que le ministre nous dit, il nous envoie toujours des chiffres un petit peu à gauche et à droite, par exemple, sur le fait que, dans la région métropolitaine, là, de Montréal, que, selon les chiffres de la SAAQ, le

nombre de véhicules immatriculés a baissé, puis ça... mais ce qu'on ne sait pas, et il l'a avoué lui-même, il a dit : C'est vrai, probablement qu'avec l'arrivée d'Uber depuis 2014 le nombre de voitures qui servent à faire du transport de personnes, lui, probablement a augmenté, mais a augmenté de combien? Donc, probablement que, dans le projet pilote, ça doit être écrit. Donc, on aimerait ça le savoir, de quelle proportion ça a augmenté puis quelle est l'évolution, depuis 2014, 2015, 2016, 2017, jusqu'à aujourd'hui, pour voir quelle est la progression. Ça pourrait nous donner aussi une indication pour le futur.

Une autre donnée qu'il utilise énormément, c'est celle de 5 millions de courses. Ça, c'est des données qu'il a eues aujourd'hui de l'industrie du taxi qui disent... excusez-moi, 50 millions de courses par année, qui disent que 40 millions, c'est l'industrie du taxi qui la fait, 10 millions, c'est les autres. En ce moment, les autres, jusqu'à maintenant, c'est Uber. Et lui, il souhaite de tout son coeur, puis je suis certaine qu'il le souhaite vraiment dans son coeur, que l'industrie du taxi va être tellement bonne, puis ils vont travailler encore plus fort que ce qu'ils ont fait, alors qu'ils ont fait beaucoup, beaucoup... ils ont essayé beaucoup, beaucoup d'innover depuis l'arrivée d'Uber, et ça va être encore mieux, ça va être plus que 40 millions, ils vont pouvoir faire plus. Mais, si eux, ils font plus, quelle est la proportion des nouveaux joueurs? Ça, on ne le sait pas. Ça, il faut faire des études d'impact pour savoir comment est-ce que ça va être dans le futur. Mais, par exemple, ça pourrait... si on regarde qu'est-ce qui s'est passé avant, par exemple, en 2014, il y avait combien de courses au total dans l'industrie, combien étaient celles du taxi, combien étaient celles d'Uber puis l'évolution de ça. Ça fait que ça, ce seraient des données extrêmement importantes, puisque ce sont des chiffres que le ministre utilise beaucoup comme argumentaire pour nous convaincre du bienfait de son projet de loi.

Il y a toute la question maintenant aussi de... donc, de l'environnement, toute la Politique de mobilité durable, à laquelle le ministre a souscrit, parce qu'il a dit que, oui, on accepte de faire un projet de loi qui ne va pas à l'encontre de la Politique de mobilité durable. En ayant, par exemple, le nombre de voitures excédentaires de plus que ce projet-là... de loi là va nous donner, bien, on va pouvoir avoir une meilleure connaissance du sujet puis s'assurer que ça n'empire pas... Puis aussi, de ce qui s'est passé un petit peu ailleurs dans le monde, ça nous dit que ça va à l'encontre de la mobilité durable. Mais peut-être... On ne demande que ça d'être convaincus puis d'être rassurés.

Donc, c'est très important, que ce soit dans ce projet de loi là ou dans n'importe quel autre, que ce soit basé sur des données scientifiques, sur des données probantes. Et, en ce moment, on les a, puisque c'est la raison d'être d'un projet de loi, d'un... excusez-moi, d'un projet pilote qui a été mis en place. Pourquoi est-ce qu'on fait un projet pilote? Bien, c'est pour recueillir des informations, recueillir des données, puis dire qu'est-ce que ça va donner, puis de prendre des décisions en fonction... puis de voter des projets de loi en fonction de ces données-là. Mais, en ce moment, on ne les a pas. Personne ici ne les a. L'industrie du taxi non plus ne les a pas. Donc, c'est clair que, si on les avait, bien, peut-être que le ministre lui-même aussi, s'il les analysait finement, peut-être que, lui aussi, il y a certains articles dans son règlement qu'il va vouloir changer.

Comme, par exemple, il dit : On abolit totalement les agglomérations, mais peut-être qu'il va dire : O.K., sans les abolir totalement, peut-être qu'on va faire des agglomérations un peu plus grandes, comme, par exemple, ce qui a été fait à Québec, qui a été... Il y a eu une fusion des agglomérations. Donc, c'étaient des agglomérations plus grandes pour éviter que n'importe qui aille uniquement là où il y a de la demande, parce que c'est ça, l'offre et... La loi de l'offre et de la demande, moi aussi, j'ai eu des cours aux HEC, c'est vraiment dépendre de la demande. Mais il y a des endroits... Par exemple, il parle beaucoup de la problématique des endroits qui sont mal desservis parce que ça ne vaut pas la peine, il n'y a pas d'argent à faire là pour l'industrie du taxi aujourd'hui, sauf, par exemple, quand ils ont des contrats, comme en transport adapté.

Mais on est tous d'accord avec le constat, mais la solution, on n'est vraiment pas d'accord. Nous, on pense que ça va même empirer la situation, puisque les gens, quand ça va être ouvert partout, bien, les chauffeurs de taxi, peut-être qu'eux-mêmes vont aller dans d'autres agglomérations où est-ce que... qui n'existent pas, mais ailleurs où est-ce qu'ils ne pouvaient pas aller parce qu'ils étaient pris dans leurs agglomérations. Ça fait que les gens qui étaient mal desservis vont être encore moins bien desservis.

Maintenant, le projet de loi, je comprends que... excusez-moi, je dis toujours projet de loi, mais c'est le projet pilote. Le projet pilote ne nous donnera pas d'information dans les ruralités ou dans les autres municipalités là où il n'était pas appliqué, c'est-à-dire... mais au moins il va nous donner des informations importantes pour Québec, Montréal et aussi Gatineau.

Donc, c'est vraiment... Même le ministre et le gouvernement... Je ne comprenais pas une des choses que les chauffeurs de taxi disaient, c'est : Oui à une modernisation, nous sommes pour. Nous-mêmes, on a reconnu nos torts. Avec l'arrivée d'Uber et de ces nouvelles technologies qui attirent beaucoup les plus jeunes, nous-mêmes, on a décidé de faire les choses autrement, puis d'avoir des applications, puis de se moderniser. Ce ne sont pas des dinosaures, ils vivent dans le même monde que nous tous puis ils reconnaissent qu'il y avait des efforts à faire. Et c'est ce qui a été fait, notamment dans la grande... dans la région de Montréal, et eux-mêmes ont commencé à vouloir se moderniser puis changer les choses pour aussi satisfaire la clientèle.

Donc, eux, ils étaient en train de faire cet effort-là. À la ville de Montréal aussi, avec le Bureau du taxi, ils sont venus nous le dire : On est en train de faire l'effort. Donc, on reconnaît qu'il y avait des choses qui étaient négatives dans le passé, et on en prend acte, et on est en train de mettre en place des mesures pour les améliorer. Et là, tout à coup, c'est tout de suite. Sans aucune période de transition, on a trois ans de projet pilote, on ne sait pas c'est quoi, les données, et, tout de suite, on arrête tout ça là, on met les permis de... il n'y a plus de permis, on les met... ils valent... des permis qui valaient jusqu'à 200 000 \$, mais ils ne valent plus rien, c'est zéro du jour au lendemain. Ce que vous aviez, les banques... même, il y a des banques qui ont saisi. Il y avait des gens qui avaient des hypothèques, qui étaient en train de payer, ils ont dit : O.K... je veux dire leur marge de crédit. Ils ont tout saisi pour dire : Ça va servir à rembourser à cause de ce projet de loi qui n'a aucune... il n'y a aucune forme de transition dans le projet de loi. Et donc pourquoi il aurait fallu que le gouvernement dise : Bien, on a quatre ans devant nous, on vient d'être élu, bien, attendons de voir la fin de ce projet pilote, qui a été renouvelé, même, si ma mémoire est bonne, pour une troisième année, alors que, normalement, c'est deux ans, avant même la fin des

élections, et de dire : Bien, on va avoir les données, on va les analyser, on va les rendre publiques, on va discuter avec l'industrie en toute connaissance de cause et, après, on va faire un projet de loi en fonction des données de cette étude-là? C'est juste la logique même.

Par exemple, on parle des maternelles quatre ans où est-ce qu'on reproche au gouvernement de ne pas avoir d'étude, mais là, en ce moment, avec le projet de loi du taxi, c'est encore pire ou mieux, on va les avoir, ces données-là. Donc, pourquoi précipiter les choses à ce point-là? Pourquoi ne pas attendre de les avoir, de les regarder, de les rendre publiques? Et peut-être que, là, on va arrêter de parler un langage de sourds puis que même des... on va pouvoir peut-être être convaincus de ce que le ministre nous dit au lieu de nous garrocher des chiffres à gauche et à droite, qui ne nous convainquent pas. Ça serait en fait mieux pour tout le monde, et les gens vont peut-être écouter plus, puis on va arrêter d'être dans cette confrontation, mais plus dans le dialogue en ayant ces données et toutes ces informations-là, c'est juste la suite...

• (14 h 20) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez encore 30 secondes.

Mme Ghazal : Merci beaucoup, Mme la Présidente. Donc, je vais conclure. Donc, tout simplement, moi, je regarde les députés de la CAQ qui sont devant moi puis je vois qu'ils hochent de la tête parce qu'ils voient que c'est juste la logique même d'attendre d'avoir des données et, en fonction de ces données-là, de ce que ce projet de loi là... ce projet pilote là de trois ans nous a donné, bien, basé là-dessus, d'avoir un projet de loi qui se tient puis qui va faire beaucoup plus, peut-être pas l'unanimité, mais au moins qui va avoir une entente, puis, au moins, ça va être un bon compromis sur lequel tout le monde va s'entendre. Voilà.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci beaucoup, Mme la députée de Mercier. Quelqu'un d'autre veut prendre la parole? M. le député de La Pinière. Vous avez 10 minutes.

M. Gaétan Barrette

M. Barrette : Oui, merci, Mme la Présidente. Alors, d'entrée de jeu, c'est une surprise de revenir avec cette proposition. Alors, je reconnais le bien-fondé de la collègue de Mercier et le bien-fondé au sens de la motivation de son intervention. Bon, évidemment, on ne l'a pas proposé, et je tiens à souligner que je comprends pas l'intention mais le fondement de la demande de la collègue de Mercier. Bon, évidemment, à la fin, je ne pense pas que la partie gouvernementale va voter pour, puisqu'il y a un vote à la fin, si j'ai bien compris, Mme la Présidente. Par contre, d'une part, non seulement je le comprends, mais, je vous le dis à l'avance, je vais m'abstenir pour une raison très simple. J'avais fait une demande qui était spécifique en fonction du 3 septembre. Alors, en cohérence avec ma position, je vais garder ma position, même si la mienne et celle de la députée de Mercier sont de la même eau. Alors, j'explique la raison de mon abstention à la fin. Par contre, je n'ai pas le choix d'apporter mon commentaire additionnel, qui est complémentaire à celui de la députée de Mercier. Et je vais aller un pas plus loin.

On a eu les consultations publiques, on est en étude détaillée depuis la fin de la dernière session parlementaire, et, tant pendant la consultation publique que pendant l'étude détaillée, le ministre a utilisé, a appuyé sa position sur des données qui proviennent du projet pilote. Je ne pense pas que le ministre, là, est allé chercher des données qui soient à l'extérieur du Québec. S'il est allé en chercher, bien, on ne sait pas lesquelles, parce que ça non plus, ça n'a jamais été divulgué ni exposé en commission parlementaire, non plus en consultation publique. Mais encore aujourd'hui, ce matin, pendant les trois heures qui ont occupé nos discussions ici, en commission parlementaire, à l'étude détaillée, on a encore... le ministre a encore étayé sa position sur la base de données du projet pilote.

(Interruption)

M. Barrette : Je vais peut-être laisser un moment à ceux qui nous accompagnent de régler leurs téléphones, là. C'est comme au cinéma.

Alors, ça veut dire quoi ça, Mme la Présidente? Ça veut dire que le ministre a accès à des données à propos desquelles il ou quelqu'un dans son équipe a fait une analyse et à propos desquelles, de laquelle analyse ou desquelles analyses, il a tiré une conclusion. C'est ça que ça veut dire. Et c'est à ça qu'on doit avoir accès, nous aussi. Nous, ce n'est pas simplement : On veut avoir de la donnée pour avoir de la donnée. Lui-même et son équipe ont accès à de la donnée, les ont analysées et ont conclu. Et le ministre se sert unilatéralement et avec un certain obscurantisme, il s'en sert pour défendre ses positions alors que la... je dis : un certain obscurantisme, parce que, si c'était à la lumière des données et des conclusions, il faudrait que nous, on les voie aussi.

Alors, la demande de la collègue, moi, je l'ai demandée d'une autre façon, alors je vais être cohérent avec ma propre demande, mais il n'en reste pas moins que le fond est là. Et là on en a assez. Et je profite du temps qui m'est imparti. Je n'avais plus de temps tantôt, mais là, là... Mais je ne vous le reproche pas, Mme la Présidente, là, mais je vous regarde avec la déception dans le regard et la joie que j'ai maintenant de pouvoir parler. Et ça me permet de faire un parallèle.

Laissez-moi faire un parallèle, Mme la Présidente, là, puis ça va éclairer vraiment les gens qui nous écoutent. Je le ne le ferai pas pour ici, parce qu'ici les positions sont déjà prises. Mais peut-être qu'ils vont changer d'idée en entendant ce que je vais dire. Les gens savent d'où je viens en termes professionnels. Peut-être qu'ils ne savent pas que j'ai été dans un hôpital universitaire et que j'ai participé à des protocoles de recherche. Laissez-moi vous conter une petite histoire.

À un moment donné, je participais à un protocole de recherche, comme je l'ai fait à plusieurs reprises dans ma vie. Vous allez voir à quel point c'est pertinent. Et c'est une méga compagnie internationale, une multinationale connue que je

ne nommerai pas, qui s'était engagée dans un projet de recherche auquel participait un paquet de centres hospitaliers en Europe puis en Amérique du Nord. Dans mon institution, j'étais le participant. Et là, là, on parle, là, on parle d'un projet de recherche de millions de dollars. Une grosse affaire. Vraiment une grosse affaire. Pour de vrai. Et, quand on fait ce genre de protocole là, on doit montrer qu'on travaille comme du monde, on doit envoyer des documents à la maison-mère dans le cas présent, qui était dans une capitale américaine d'un État américain, on ne la nommera pas, et on devait essentiellement montrer patte blanche. Et tous les chercheurs devaient faire ça.

A un moment donné, on est convoqués, Mme la Présidente, tous les chercheurs, toute la planète, là, à aller dans une réunion spéciale à la compagnie en question par... on ne le savait pas, pour faire le point, un point intermédiaire dans le protocole de recherche. Pour qu'on mette les choses en perspective, ici, là, c'est un protocole de recherche de deux ans. Alors, on commence là, on finit là, on recueille des données, réfléchit, analyse, et ainsi de suite.

Alors, quelle ne fut pas ma surprise, Mme la Présidente, de constater qu'on avait tous été convoqués, on était dans un amphithéâtre puis on était par pays. Et les gens nous ont félicités, les Canadiens, comme... par notre rigueur, on était bons, et ainsi de suite. Et ça, c'est le fun de l'entendre naturellement parce qu'on est bons au Canada, là. Je ne parle pas pour moi, je parle de tous les gens dans ces milieux-là. Et on nous annonce... A la fin de la présentation, Mme la Présidente, on nous annonce qu'ils arrêtent le projet. Ils mettent des millions de dollars à la poubelle parce que les données préliminaires montraient qu'il y avait éthiquement un problème de continuer parce que les chiffres, les conclusions préliminaires que ça montrait montraient clairement, statistiquement, que le médicament qui était analysé ne donnait pas les résultats escomptés. Fin de la discussion, Mme la Présidente, fin de... pas de discussion, là, terminé. Bravo! Les Canadiens, vous faites une bonne job. Les Français, les Américains, vous avez tous été bons, mais malheureusement les données préliminaires montrent qu'on doit arrêter, et on a arrêté. Millions, là, millions de dollars aux poubelles. Mais ça, c'est... moi, j'ai été élevé là-dedans, là.

Alors, à chaque fois que je vois un projet pilote, pour moi, c'est un projet qui analyse des données qu'on recueille, qu'on regarde en chemin et pour lesquelles on tire une conclusion. Et on continue ou on ne continue pas et, dans le cas présent, on décide d'appuyer son raisonnement dessus ou non. Là, actuellement, le problème qu'on a, là, c'est qu'on appuie un raisonnement basé sur des données qu'une seule personne autour de la table a, élue, j'entends, et c'est le ministre. Je ne suis même pas sûr que ses collègues ont ces données-là.

Alors, on est tout seul, là, nous autres, là, de notre côté, à ne pas les avoir, et les seuls à les avoir du côté des élus, son équipe, évidemment, a les données. Et il tire des conclusions, c'est sûr, c'est sûr, sûr, sûr, parce que lui-même le dit dans ses propos : Regardez, j'ai tout ça devant moi. J'ai raison. Il y a eu une personne, à ma connaissance, qui marchait sur les eaux, là, et qui avait la vérité, là, puis elle n'est plus ici. Puis c'est ça, la réalité, là.

• (14 h 30) •

Alors, la demande qui est faite, de suspendre, je la comprends. Elle est dans le même esprit que moi, j'ai demandé, là, quand j'ai demandé à ce qu'on me donne ces données-là pour le 3 septembre. Alors, c'est légitime, cette demande-là. Et le refus éventuel... je ne prête pas d'intentions au ministre, mais je soupçonne qu'il va dire non à la demande, j'espère qu'il n'y aura pas d'appel au règlement là-dessus, mais je soupçonne que la partie ministérielle va voter contre. Mais le fond, là, il est là, puis il n'y a rien d'exceptionnel dans la situation. Ce n'est pas parce que c'est un projet pilote de taxi versus un projet de recherche de multinationale. Non, c'est un exercice de collection de données pour les analyser et tirer une conclusion pour étayer notre décision de la façon la plus transparente possible. Ici, le bout qui ne marche pas, c'est «de la façon la plus transparente possible».

Il y a quelque chose de triste là-dedans. Puis j'irais même jusqu'à dire, Mme la Présidente, qu'à quelque part ça pourrait être qualifié de faiblement parlementaire, on va dire ça comme ça, parce qu'on nie le droit aux oppositions, au pluriel, d'avoir accès à l'information pour débattre d'un projet qui est rendu à l'étude détaillée. Ça ne se peut pas, Mme la Présidente, même pas des gens qui ont voté pour la CAQ, qui nous écoutent aujourd'hui, qu'ils ne soient pas de notre bord. Ça ne se peut pas. Puis j'irais même jusqu'à dire que ça les met probablement mal à l'aise de voir leur ministre refuser de donner l'accès maintenant à cette information-là.

Alors, je termine en étant d'accord, en disant que je suis d'accord avec le fond de la proposition de notre collègue. Notre formation va s'abstenir pour les raisons que j'ai dites, en accord, en cohérence avec la position que j'ai prise ce matin, mais ça n'enlève rien au fond de la chose. Et je suis convaincu que notre collègue des Îles-de-la-Madeleine ira dans le même sens. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, M. le député de La Pinière. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, voulez-vous prendre la parole?

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Oui, je le veux, et, par la même occasion, je suivrai les conseils de mon collègue député de La Pinière, et effectivement j'irai dans le même sens, non pas de l'abstention, mais de l'argumentaire qui voudrait que l'on dispose de l'ensemble du portrait et de toute l'information nécessaire pour prendre des décisions éclairées face à un projet de loi qui bouscule des milliers de personnes au Québec, qui va transformer l'industrie de façon fondamentale. Et, selon ce qu'on peut percevoir, selon ce que les gens de l'industrie perçoivent de façon assez dramatique et négative et qu'on fasse ces changements-là, les premiers grands changements depuis plus d'une quarantaine d'années, répète-t-on, qu'on devrait moderniser cette industrie et qu'on le fasse sans avoir l'ensemble de l'information pertinente pour prendre ces décisions fondamentales, ça me semble presque surréaliste.

Je n'arrive pas à comprendre comment on peut, comme gouvernement et comme législateurs, arriver au terme d'un projet pilote et ne pas attendre les conclusions, j'en parlais tout à l'heure, attendre les recommandations et procéder. Alors,

moi, je m'imagine dans la peau d'un membre de l'industrie du taxi et je me dis : Mais de qui se moque-t-on? Pourquoi a-t-on mis en place un projet pilote si on n'attend pas les résultats de cette expérimentation-là puis que les décisions sont prises? Évidemment, de là à penser que les décisions étaient prises à l'avance puis que l'intention était déjà celle de libéraliser le marché, on peut sauter facilement aux conclusions.

Évidemment, entre temps, il y a eu un changement de gouvernement, mais je ne vois pas où est la précipitation et je pense qu'il y aurait des possibilités de faire un pont, une période... d'établir une période de transition où l'on puisse véritablement faire notre travail, de façon sérieuse, d'analyse de ce qu'a donné le projet pilote. Et on ne serait pas les premiers à le faire, à prendre le temps d'analyser les tenants et aboutissants d'un projet de loi et surtout les conclusions d'un projet pilote avant d'agir.

Il y a des gens qui ont agi dans la précipitation, des États, en fait, des villes, et on a vu ce que ça a donné un peu dans la couverture médiatique étrangère. Bon, à New York, il y a eu des manifestations, vous le savez, des différents mouvements, ailleurs, en Europe, également. Ici, il me semble qu'on pourrait retenir une leçon de ça, et faire peut-être un peu comme la Colombie-Britannique, et dire : Oui, on n'est pas contre l'idée de moderniser, d'ouvrir la porte à une certaine concurrence, mais le faire de façon ordonnée et de prendre le temps d'agir et de prendre les décisions sur la base de données probantes. Et j'ose espérer que les projets pilotes avaient cela comme objectif, d'aller expérimenter un modèle pour ensuite en tirer certains... enfin, certaines conclusions pour ensuite introduire un projet de loi qui puisse améliorer les choses pour tout le monde.

Parce qu'à l'heure actuelle le gouvernement est seul à prêcher pour un changement aussi draconien sans pouvoir démontrer hors de tout doute raisonnable que les changements qui sont apportés vont effectivement être bénéfiques pour l'industrie, pour les consommateurs, pour les passagers, pour les régions également et pour le Québec tout entier. Il y a de multiples questions qui ont été posées par mes collègues de l'opposition, par moi-même et par les gens de l'industrie, par l'ensemble des témoins qu'on a entendus. Et le malaise, il est... à la base, il repose sur le fait que le gouvernement agit avec précipitation. L'étude d'impact réglementaire, on l'a dit, c'est le plus petit commun dénominateur des études faibles et en surface. Elle n'est... On l'avait dénoncé, d'ailleurs, dès le départ, elle est très peu documentée. Elle ne repose pas sur des faits avérés sur lesquels on pourrait justement s'appuyer pour annoncer des changements à la législation.

À ce que je sache, on n'a pas fait non plus référence aux expériences à l'étranger, donc une espèce de bilan comparatif d'expériences faites ailleurs. Et on nous rappelait, sur l'heure du midi dans une conversation privée, que peut-être que le Québec avait un modèle différent de ce qui va se faire, dans son projet de loi, ailleurs au Canada ou en Amérique du Nord, mais qu'en Australie on avait un projet de loi qui ressemblait étrangement à celui qu'on va... qu'on étudie, et qui avait donné des résultats assez négatifs, et qui avait donné lieu également à des poursuites devant les tribunaux, et ainsi de suite. Puis on ne veut pas, on ne veut pas arriver là.

On souscrit à l'objectif de départ du ministre d'améliorer les choses, sauf que, là, actuellement, malheureusement, je le disais tout à l'heure, je crois que le ministre, là où il a un déficit de crédibilité, c'est qu'il n'appuie pas ses propos avec des données. Et, tant et aussi longtemps qu'on va continuer dans ce dialogue de sourds là où nous, on veut savoir sur quoi reposent ces affirmations pour pouvoir y souscrire, bien, on n'avancera pas.

Le gouvernement... le ministre nous dit : Je veux le bien de l'industrie du taxi. Mais là, actuellement, le bien de l'industrie du taxi, il se l'approprie. Ce n'est pas la façon de faire. Je pense que de dire simplement qu'on veut améliorer les choses, qu'on ne s'est pas levé le matin pour anéantir l'industrie, je pense qu'on veut le croire, mais les premiers qui devraient y souscrire, c'est les gens qui sont actuellement dans le milieu et qui demandent de l'information, qui demandent... qu'ils ne demandent qu'à y croire, qu'au lendemain d'un projet de loi adopté par l'Assemblée nationale la situation sera meilleure, la situation sera améliorée à tous égards avec l'information dont on dispose. Mais encore faut-il disposer de cette information-là et, en toute transparence, la partager avec les gens ici qui font l'étude du projet de loi.

Alors, à la base, si on tourne les coins ronds, si le processus est bâclé, bien, évidemment qu'on ne pourra pas arriver à un résultat optimal pour réformer et moderniser l'industrie de sorte à ce que les gens qui y oeuvrent continuent d'avoir une certaine prospérité, pouvoir gagner leur vie honorablement dans des conditions qui seront celles de l'avenir et aussi livrer les promesses d'un service plus rapide, d'un service également vraisemblablement plus efficace, et plus économique, et plus étendu pour l'ensemble de la clientèle.

Alors, moi, je ne connais pas de structure, d'organisation qui dit : Je vais faire une étude puis je prends mes décisions avant avoir les conclusions de l'étude. Et je ne vois pas non plus, dans d'autres ministères, une abondance, là, d'exemples où on fait ce genre d'exercice là où on dit : Bien oui, je fais l'étude, mais, en attendant, je prends la décision, puis l'étude sera déposée au lendemain de l'adoption d'une loi qui va tout transformer.

• (14 h 40) •

Mais là, s'il s'avère que l'étude arrive à des conclusions contraires à celles qu'on nous présente aujourd'hui, bien, qu'est-ce qu'on fait? On recommence? Évidemment que ce n'est pas l'objectif. Mais on est presque... on est rendus dans une situation qui frôle l'absurdité, où on nous promet d'avoir les informations nécessaires à la prise de décision après avoir pris cette décision. Et c'est là où je ne peux que souscrire à la proposition de ma collègue de Mercier, même si je sais à l'avance que le gouvernement va s'entêter à vouloir adopter une loi, pour des raisons que j'ignore, parce qu'on a la responsabilité, en fait, de prendre les meilleures décisions possible pour le Québec et pour les citoyens qui profitent du... en fait, qui ont un besoin de transport adapté et qui souscrivent à un certain nombre d'objectifs qui ont été, disons, déterminés, à savoir qu'on veut réduire l'auto solo. On souscrit à ça, bien entendu, on veut le moins d'attente possible quand on a besoin d'un service de transport rémunéré de personnes. On veut couvrir des secteurs qui, actuellement, sont mal desservis. C'est clair qu'on veut aussi couvrir les régions et des besoins spécifiques de certaines clientèles, transport adapté. Mais, à l'heure actuelle, la proposition qui nous est faite, soit qu'elle ne répond pas à ces objectifs-là, soit qu'on nous promet que la réglementation complémentaire nous apportera les réponses. Alors, ce qu'on nous demande, essentiellement...

La Présidente (Mme St-Pierre) : 30 secondes.

M. Arseneau : ...c'est une confiance aveugle en les propos du ministre, qui reposent, je l'espère, sur des données probantes. Mais, s'il les a, je pense qu'il doit nous les révéler, et, s'il ne les a pas et si elles ne sont pas complètes, bien, je pense effectivement qu'on doit prendre un temps de pause, un temps d'arrêt et attendre qu'on ait ces informations-là pour reprendre l'étude sur la base d'une information avérée. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci beaucoup. Donc, est-ce qu'il y a d'autres commentaires? M. le député de Bourget.

M. Richard Campeau

M. Campeau : Merci, Mme la Présidente. Eh bien, je vais prendre les paroles du député de La Pinière et je n'aurai pas besoin de 10 minutes, ça va être beaucoup plus court, parce que je ne veux pas avoir la déception dans mon regard si vous venez à me couper. Alors, je vais faire ça plus rapidement.

J'aimerais aussi dire à la députée de Mercier que, quand les gens hochent de la tête, ça peut vouloir dire juste qu'ils écoutent. Ça ne veut pas nécessairement dire qu'ils sont d'accord. Mais je trouve quand même une légitimité de votre intervention, de poser ce genre de question là. À l'inverse, je me dirais que j'entendais, de la part du député des Îles-de-la-Madeleine, qu'on se moque d'une situation. Vraiment, je pense que c'est une intention qui nous est prêtée, qui m'est prêtée, et je ne sens pas que ça représente la situation puis je vous dirais juste : Bien, voyons donc! Ce n'est vraiment pas le cas.

C'est important, dans un projet de loi, de ne pas précipiter les choses, mais il ne faut pas oublier qu'on ne fait pas juste ça entre nous, on fait ça pour les usagers et pour l'industrie du taxi. C'est un projet qui a été démarré en 2014. Oui, à ce moment-là, il y avait l'arrivée d'Uber, mais ce n'est pas juste pour ça. 2014 à 2019, ça fait déjà cinq ans, il faut bouger. On arrive donc à la loi n° 17.

On s'est déjà entretenu, les leaders, entre eux autres, se sont déjà entretenus, ont déjà convenu du déroulement, des ententes, des dates, puis on est rendu ici aujourd'hui. Alors, on est rendu à l'étude article par article. Le fait que l'étude en cours se déroule et va se terminer dans quelques semaines, c'était connu. Alors, pourquoi, aujourd'hui, va-t-on se demander : Est-ce qu'on devrait faire un pas en arrière et attendre? Bien sûr qu'on est ici pour améliorer le projet de loi, mais j'aimerais mentionner qu'on a entendu de très nombreux groupes, permettant de se faire quand même une idée extrêmement valable de la situation. Ce n'est pas un projet de loi sur Uber, malgré ce qu'on entend un peu trop souvent à mon goût, c'est un projet de loi sur le transport par automobile pour les usagers en vue d'avoir une meilleure satisfaction et un meilleur service. On a d'ailleurs entendu qu'il y avait... pour des gens en perte d'autonomie, qu'on devait améliorer le service, et on a porté beaucoup attention à ça.

Alors, je trouverais beaucoup plus utile de suivre l'offre que le ministre a faite. Et pourquoi vous ne nous poseriez pas une liste des informations que vous aimeriez avoir? Moi, il me semble que, sur un coin de table, je serais capable d'en faire une, liste, au moins approximative, assez rapidement, et on verra ce qu'il sera possible d'offrir à ce moment-là et on y gagnerait beaucoup de temps.

Alors, j'ai bien l'impression que l'ensemble des collègues du côté gouvernemental va voter contre cette idée d'attendre pour le moment, mais voici les points que je voulais apporter. Merci, Mme la Présidente.

Mise aux voix

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, M. le député de Bourget. Donc, je vais mettre... faire la mise aux voix immédiatement de cette motion de la députée de Mercier.

M. Barrette : Par appel nominal.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Oui. Alors, Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Oui, pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Provençal (Beauce-Nord)?

M. Provençal : Contre.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Contre.

La Secrétaire : M. Girard (Lac-Saint-Jean).

M. Girard (Lac-Saint-Jean) : Contre

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

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : Mme Hébert (Saint-François)?

Mme Hébert : Contre.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Contre.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Abstention.

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

M. Kelley : Abstention.

La Secrétaire : M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine)?

M. Arseneau : Pour.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, la motion est rejetée.

Étude détaillée (suite)

Alors, nous allons poursuivre nos travaux sur l'article 2. Est-ce qu'il y a des interventions concernant l'article 2?

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

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il vous reste, M. le député de La Pinière, 1 min 35 s dans vos interventions sur l'article 2.

M. Barrette : J'espère que, quand je dis Mme la Présidente, ça ne compte pas, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, vous aviez... Excusez-moi, M. le député de La Pinière, vous aviez terminé. Vous n'aviez plus le droit de parole sur l'article 2.

M. Barrette : Non?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, voyons!

Une voix : Il y a 1 min 35 s.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, 1 min 35 s. Vous avez 1 min 35 s. Désolée.

M. Barrette : Comment ça qu'il y a juste avec moi qu'il y a des problèmes d'horloge?

Alors, Mme la Présidente, j'aurais un amendement à déposer. Alors, j'en fais la lecture? On peut le distribuer? On fait une pause, non? Alors, Mme la Présidente, je lis l'amendement, qui est d'une grande simplicité :

L'article 2 du projet de loi est modifié par l'ajout, à la suite des mots «de personnes par», du mot «véhicule», ce qui fait que la dernière phrase de l'alinéa se lirait : «...contrôlent le transport rémunéré de personnes par véhicule automobile.»

Pourquoi? Bien, c'est en concordance avec le Code de sécurité routière, où le mot «automobile» n'est pas défini, mais que, dans le Code de la sécurité routière, on parle toujours de «véhicule automobile». Même que «véhicule automobile» est défini, excluant les autobus, et ainsi de suite. Je vous aide, je vous aide.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre. Voulez-vous une suspension?

M. Bonnardel : On peut suspendre.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 14 h 48)

(Reprise à 14 h 49)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le ministre, vous avez la parole.

M. Bonnardel : Au lieu d'utiliser toujours le terme «véhicule automobile», Mme la Présidente, la loi se lit comme suit : Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile. Si on va à l'article 3, on va lire qu'«il y a transport de personnes par automobile au sens de la présente loi lorsque le déplacement d'une personne, le passager, s'effectue au moyen d'un véhicule automobile, autre qu'un autobus ou un minibus, conduit par une autre personne, le chauffeur.

«Pour l'application du premier alinéa, "véhicule automobile", "autobus" et "minibus" s'entendent au sens qui leur est donné par le Code de la sécurité routière.»

Alors, nous refuserons l'amendement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière.

• (14 h 50) •

M. Barrette : Je ne veux pas être pointilleux, là, mais je ne vois pas en quoi ça empêcherait de... je ne vois pas en quoi cet article-là ne serait pas amendé pour être cohérent avec le Code de la sécurité routière, puisque le ministre dit, à 3, que, pour être cohérent avec le Code de la sécurité routière, il faut le définir. Bien, définissons-le, nommons-le tel quel aussi à 2 puis précisons la définition à 3. Il n'y a absolument rien de bien, bien méchant, là-dedans, c'est de la cohérence. J'invoque le même argument que le ministre.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je l'ai mentionné, on définit «véhicule automobile» à l'article 3. Je le répète. «Il y a transport de personnes par automobile au sens de la présente loi lorsque le déplacement d'une personne, le passager, s'effectue au moyen d'un véhicule automobile, autre qu'un autobus ou un minibus, conduit par une autre personne, le chauffeur.» Le titre de la loi, Mme la Présidente, c'est «par automobile».

M. Barrette : Et, à ce moment-là, Mme la Présidente, c'est sûr que ça nous amènerait, à la fin de l'étude détaillée, à changer le titre, tout simplement. Et là le projet de loi serait tout à fait cohérent, en ce sens que le titre, ce serait «un véhicule automobile», l'article 2 traiterait de la surveillance des véhicules automobiles, et l'article 3 définirait le véhicule automobile. Et on n'aurait même pas besoin de dire : Il y a transport de personnes par automobile. On dirait par «véhicule automobile», tout simplement, parce que, là, l'article 3, lui, vient enlever, écarter de la définition l'autobus, le minibus, et ainsi de suite. La proposition que je fais amène une cohérence linguistique complète. Sommes-nous dans... On est dans quoi, là, exactement, là? On n'utiliserait pas de méchant mot, Mme la Présidente.

M. Bonnardel : ...député peut déposer tous les amendements auxquels il a droit. S'il croit vraiment que son amendement fait avancer nos travaux au bénéfice des chauffeurs de taxi, des usagers et des clients, je pense qu'il fait fausse route, là. Encore une fois, je ne répéterai pas une troisième fois ce que je lui ai dit, la cohérence, là, il n'a qu'à lire l'article 3, ce qu'on définit par «véhicule automobile». Je n'irai pas plus loin.

M. Barrette : Bien, Mme la Présidente, si j'étais vexable, je le suis très peu, je considérerais la réponse du ministre comme vexatoire. Alors, si le ministre considère que d'apporter des précisions au texte d'une loi ce n'est pas approprié, bien, je ne sais pas ce que lui-même fait ici, là. Alors, c'est ça, la réalité, là.

Alors, je vais répéter ce que je viens de dire puis je vais les dire dans leur enchaînement approprié. Le titre, en cohérence avec le corpus législatif actuel, devrait être par «véhicule automobile». L'article 2 traite de la surveillance du transport rémunéré de personnes par, normalement, véhicule automobile. Et l'article 3 vient définir qu'un véhicule automobile, là, c'est écrit nominativement, c'est «autre qu'un autobus ou un minibus, conduit par une autre personne, le chauffeur». Mis, ça, bout à bout, là, c'est bien clair que ça fait un texte cohérent. Alors, dans le titre, il y a «automobile», qu'on est obligé de venir définir à 3. 3 sert à définir qu'une automobile, donc, en cohérence avec le corpus «véhicule automobile», n'est pas un autobus. Ça, là, la cohérence, elle est là, là.

Alors, je comprends, là, qu'à quelque part, là, on est fier de son projet de loi puis on ne veut pas amener des amendements parce que ça donne l'impression que peut-être qu'on a fait quelque chose de pas correct. Moi, je dis au ministre,

là : Il n'y a rien qui n'est pas correct. Je propose un amendement qui rend son texte cohérent avec le Code de la sécurité routière, qui ne définit pas ce qu'est une automobile, mais qui définit ce qu'est un véhicule automobile. Et là le ministre, il n'est pas content et il en rit devant moi, comme ça, parce que je lui propose d'avoir un texte cohérent avec tout le reste du corpus. Moi, je suis bien étonné, là, de cette réaction-là, vraiment. Vraiment, vraiment, vraiment. Ce n'est pas compliqué, là, si le ministre se sent obligé, à l'article 3, de définir ce qu'est un véhicule automobile, c'est parce qu'à 2 il veut surveiller le transport rémunéré de personnes par véhicule automobile, parce que son titre est «par véhicule automobile».

C'est quoi, l'affront, là? Il est où le malaise? C'est quoi? C'est un concours d'amendements? C'est pouvoir arriver puis dire au Conseil des ministres : Hé! j'ai réussi à l'empêcher de faire passer un amendement, alors qu'essentiellement l'amendement qu'on propose, Mme la Présidente, c'est un amendement de courtoisie linguistique? C'est juste ça que c'est : le français. Vous savez, la chose qu'on est censé, supposé défendre, là, au gouvernement du Québec? Et là le ministre trouve que ce n'est pas correct. Moi, je n'en reviens pas.

Alors, est-ce que le ministre, là, peut prendre un petit moment de réflexion? Il peut suspendre, s'il le veut, et puis revenir sur son commentaire et dire, je ne sais pas, moi, quelque chose, genre : Oui, c'est vrai, après réflexion, c'est une bonne idée.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, ce matin, le député disait dans les journaux : «Je vais argumenter à la virgule près les fondements de ce projet de loi — les fondements. Je ne ferai pas de l'obstruction, mais j'ai bien de l'imagination.» Je pense qu'il a l'imagination fertile avec cet amendement aujourd'hui. Alors, je lui dis bien respectueusement : On ne va pas modifier l'article. On l'explique bien à l'article 3. Ce n'est pas vrai qu'à chaque article où on parle d'automobile on va le modifier parce qu'il veut parler de véhicule quand on le définit et on l'expose à l'article 3. C'est tout.

M. Barrette : Je ne veux pas, Mme la Présidente, être insultant, là, mais c'est pauvre comme argument. Alors, si le ministre considère que le Code de la sécurité routière, ce n'est pas un fondement dans le corpus législatif, bien, qu'il nous le dise. L'amendement que je propose est en cohérence avec le Code de la sécurité routière. Et je pense, Mme la Présidente, je soupçonne que le projet de loi n° 17 traite de quelque chose de routier, hein? Moi, je pense que oui. Moi, je pense que le transport des personnes, ça se passe sur les routes. O.K., c'est peut-être des routes municipales des fois, des routes provinciales, hein, peut-être, mais c'est routier.

Alors, si on a, dans le Code de la sécurité routière, un mot, qui est le mot que l'on connaît et qui est défini comme tel, qui est «véhicule automobile», et qu'on soumet simplement au ministre : Regardez, le Code de la sécurité routière, qui, apparemment, maintenant, n'est plus un fondement dans la société québécoise quand vient le temps de la circulation sur nos routes... bien, si on propose d'être cohérent, ça, c'est quoi, comment qu'il a dit ça, là? Ce n'est pas un fondement, puis il n'a tout juste pas utilisé d'autre mot. Moi je n'en reviens pas. Écoutez, là, c'est incroyable, absolument incroyable. Alors, le ministre veut essentiellement parler pour ne rien dire en donnant un article qui est imprécis et l'identifier à la prochaine, parfait, il n'y a pas de problème.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Beauce-Nord.

M. Provençal : On donne des intentions au ministre.

M. Barrette : Bien, vous trouvez ça, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, M. le député...

M. Barrette : Je n'ai pas entendu de question de règlement, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est parce que... Soyez un petit peu plus délicat.

M. Barrette : Bien, moi, je n'ai pas trouvé que le ministre avait été très délicat, là, quand il a fait son intervention, il y a un instant, là, parce qu'à sa face même, là, à sa face même, la proposition que je fais est une proposition de cohérence linguistique dans le texte. «Véhicule automobile», «véhicule automobile», «véhicule automobile» exclut les autobus. Il ne veut pas.

Regardez, Mme la Présidente, j'ai dit effectivement que j'allais argumenter chaque virgule sur le fondement du problème qui est détecté dans la virgule, le mot, ou la phrase, ou le principe quand il y en a. À date, là, les principes, ça n'a pas l'air à servir à grand-chose, mais ce n'est pas grave. Alors, c'est là où on est.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...encore...

M. Barrette : Ah! ça, c'est vrai, que ce n'est pas fin, hein?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non.

M. Barrette : Alors je vais retirer mes propos, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K.

M. Barrette : Je vais redevenir fin. Alors, Mme la Présidente, parce que j'ai dit que je ne ferais pas de filibustering, je n'en ferai pas. Alors, le ministre ne veut pas, on va passer au vote, un vote nominal. À moins que le ministre change d'idée à l'instant.

M. Bonnardel : Passons au vote.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement proposé par le député de La Pinière? Alors, nous allons passer au vote.

La Secrétaire : Oui. Alors, 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. Provençal (Beauce-Nord)?

M. Provençal : Contre.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Contre.

La Secrétaire : M. Girard (Lac-Saint-Jean)?

M. Girard (Lac-Saint-Jean) : Contre.

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

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : Mme Hébert (Saint-François)?

Mme Hébert : Contre.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Contre.

La Secrétaire : Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Abstention.

La Secrétaire : M. Arseneau (Îles-de-la-Madeleine)?

M. Arseneau : Abstention.

La Secrétaire : Et Mme St-Pierre (Acadie)?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Abstention. Alors, l'amendement est rejeté. Donc, nous revenons à l'article 2. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 2?

• (15 heures) •

M. Barrette : Il me reste combien de temps?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous aviez... vous avez encore 1 min 10 s.

M. Barrette : Est-ce qu'à l'article 2 la surveillance inclut la surveillance du covoiturage tel que décrit par Amigo Express? Je m'excuse, ce n'est pas un fondement, là.

M. Bonnardel : Si le député veut me donner quelques secondes, on va aller lui sortir l'article.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons suspendre quelques secondes.

(Suspension de la séance à 15 h 01)

(Reprise à 15 h 06)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous reprenons nos travaux. Silence, s'il vous plaît! M. le ministre, vous avez la parole.

M. Bonnardel : Donc, oui, la réponse au député, que ce soit du Netlift ou que ce soit du Amigo, autant la SAAQ, par l'entreprise de ses contrôleurs, que le BTM, s'il y a lieu sur l'île de Montréal, auront à contrôler si, oui ou non, c'est du transport par Netlift ou Amigo versus s'il contrevenait ou il charge plus cher que ce qui est supposé être prévu par les règles à l'article 150, si on prend l'exemple...

M. Barrette : Bon, Mme la Présidente, je vais vous demander de suspendre, parce que nous allons avoir un amendement à proposer en regard de ça.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous suspendons quelques instants.

(Suspension de la séance à 15 h 07)

(Reprise à 15 h 11)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous reprenons nos travaux. Alors, nous allons reprendre nos travaux. M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, suite à la réponse du ministre, qui invoque que ce sujet-là est traité à 145 jusqu'à 150, on va attendre à ce moment-là pour faire notre amendement, si nécessaire encore, après les discussions qu'on aura eues jusque là. Et peut-être que ça ne sera pas le cas, mais, s'il ya lieu, il y aura peut-être consentement pour qu'on revienne à 2, si jamais je gagnais mon point, si nécessaire, aux articles en question que je viens de citer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Très bien. Donc, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 2? Nous allons mettre l'article 2 aux voix. Mme la secrétaire. Est-ce que c'est adopté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Donc, nous allons passer maintenant à l'article 3. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente : «Il y a transport de personnes par automobile au sens de la présente loi lorsque le déplacement d'une personne, le passager, s'effectue au moyen d'un véhicule automobile, autre qu'un autobus ou un minibus, conduit par une autre personne, le chauffeur.

«Pour l'application du premier alinéa, "véhicule automobile", "autobus" et "minibus" s'entendent au sens qui leur est donné par le Code de la sécurité routière.»

L'article 3, donc, du projet de loi définit la notion de transport de personnes par automobile. Aux fins de son application et dans un souci de cohérence, il renvoie aux définitions des termes «véhicule automobile», «autobus» et «minibus» contenus à l'article 4 du Code de la sécurité routière.

Je vous déposerais immédiatement, Mme la Présidente, un amendement, donc, qui serait inséré après l'article 3 du projet de loi comme je vous l'ai lu présentement. Donc, l'article 3.1 se lirait comme suit. Après l'article 3, donc c'est un amendement.

Des voix : ...

M. Barrette : C'est ça. On ne peut pas faire ça, là, là.

M. Bonnardel : Bon, bien, je peux vous l'indiquer immédiatement, si vous voulez attendre plus tard. Je vous...

M. Barrette : ...on étudie article par article.

M. Bonnardel : Non, je rajoute l'amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, ce serait un autre article après l'article...

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est parce que, si le ministre fait un amendement, il faut qu'on traite de l'amendement d'abord.

Une voix : C'est parce que l'amendement ne fait pas partie de l'article 3. Il va venir après.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. alors on va reprendre. Donc, M. le ministre, vous avez...

M. Bonnardel : Je vous le lis, je vous le donne, et ce sera matière à...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. O.K. parfait. Après.

M. Bonnardel : Au moins, les députés de l'opposition sauront où on s'en va pour l'ajout de cet article après 3. Ça vous va? Alors, l'article 3.1 se lit comme suit :

«3.1. Une automobile est adaptée lorsqu'elle remplit les conditions suivantes :

«1° sauf disposition contraire prévue par règlement du gouvernement, son aménagement permet à au moins une personne en fauteuil roulant d'y prendre place;

«2° elle est équipée :

«a) d'une rampe d'accès pour fauteuil roulant ou d'une plate-forme élévatrice;

«b) d'un dispositif de retenue, déterminé par règlement du gouvernement, servant à immobiliser chaque fauteuil roulant;

«c) pour chaque fauteuil, de ceintures de sécurité composées d'un baudrier et d'une ceinture sous-abdominale; et

«3° toute autre condition prévue par un tel règlement.»

Donc, cet amendement propose d'introduire dans le projet de loi les conditions que doit remplir une automobile pour être considérée comme adaptée pour permettre le transport de personnes en fauteuil roulant motorisé. Les conditions correspondent substantiellement à celles prévues actuellement au paragraphe 3° du deuxième alinéa de l'article 22 du Règlement sur les services de transport par taxi, à l'exception de la règle exigeant que l'aménagement d'une automobile permette à deux personnes en fauteuil roulant d'y prendre place. Pour considérer comme adapté un plus grand nombre d'automobiles, l'amendement propose qu'un aménagement permette plutôt à au moins une personne en fauteuil roulant d'être passager.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Parfait. Donc, nous allons discuter de l'article 3, et ensuite on pourra parler de l'amendement. Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 3?

M. Barrette : Oui. Alors, Mme la Présidente, j'en ai, là, parce que, là, je n'ai pas vraiment écouté pour 3.1 parce que ce n'est pas un amendement, là, puis le ministre le relira, là, on était un peu hors d'ordre, là. Alors, je suis content de l'avoir, là, c'est correct, là, je l'ai.

Maintenant, sur l'article 3. Alors, est-ce que le ministre, là, parce qu'il nous a un petit peu perdus, là, je veux prendre quelques instants pour le relire, là, mais je vais commencer par noter essentiellement quelque chose d'assez cocasse, parce que, dans le document que le ministre nous a fourni, c'est drôle, il y a deux pages. Il y a une page à côté de l'autre, et puis il y a le texte du projet de loi, puis, à côté, c'est marqué le texte de référence, et le texte de référence, c'est le Code de la sécurité routière, où on définit le véhicule automobile, et on dit que c'est un véhicule routier motorisé qui est adapté essentiellement pour le transport d'une personne ou d'un bien. Quand je disais que, par souci de cohérence, on aurait pu mettre les bons mots dans le titre et à 2, bien c'est une belle évidence que le ministre lui-même nous a fournie gracieusement, et on l'en remercie.

Alors : «Il y a un transport de personnes par automobile au sens de la présente loi [lorsqu'il y a] déplacement d'une personne, le passager, s'effectue — le passager étant la personne — au moyen d'un véhicule automobile — que, là, on vient définir, mais qui était déjà défini dans le Code de la sécurité routière — autre qu'un autobus ou un minibus, conduit par une autre personne, le chauffeur.»

Là, la loi, c'est le transport de personnes. Et je vois que, dans cet article-là, on exclut sciemment le minibus. Bon, je comprends l'autobus, parce que, dans le sens commun du terme, là, on sait ce que ça veut dire, puis, de toute façon, au deuxième alinéa, on viendra le définir. Mais, dans l'objet de la loi, là, le minibus ne semble-t-il pas, puis j'aimerais que le ministre nous explique son point de vue là-dessus, là, le minibus n'est-il pas quelque chose qui est utilisé couramment dans le transport adapté? A moins que ce type de véhicule automobile là, moi, je vais utiliser, moi, le bon terme... ça me semble être ça, là.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le transport adapté n'est pas régi, donc, par cet article. Un véhicule automobile, c'est un neuf passagers et moins. Si on tombe dans le neuf passagers et plus, on tombe dans le minibus. Vous comprendrez que le minibus n'est pas relié au transport rémunéré de personnes. Oui, il y a des minibus pour le transport adapté. On en a tous déjà vu, là, dans nos villes, là. Alors, c'est pour ça qu'on définit quel est un véhicule automobile versus un autobus ou un minibus.

M. Barrette : Là, je pense que la réponse du ministre nous amène peut-être un certain degré de confusion. Si le ministre nous dit que, oui, on voit des minibus qui font du transport adapté, et que le transport adapté est à quelque part dans la loi, et que la loi traite du transport rémunéré de personnes, pourquoi qu'il n'est pas là? Là, j'ai de la misère à le suivre, là.

• (15 h 20) •

M. Bonnardel : ...définition qu'on fait d'un véhicule automobile, du permis comme tel, du transport qui est fait, rémunéré par personne. Quand on va aller à l'autobus ou au minibus, vous comprendrez qu'on n'a pas les mêmes règles qui sont dédiées au transport rémunéré de personnes par véhicule automobile. Alors, dans ces conditions, c'est pour ça que je vous dis qu'on définit quel est le transport rémunéré dans un véhicule automobile jusqu'à neuf personnes, ce qui peut être une grosse van, dans une certaine mesure, là. Et, plus que ça, bien là on tombe dans un autre régime, si je peux le dire ainsi, là, qui n'est pas celui adapté à la loi qui est écrite aujourd'hui.

M. Barrette : Mais je reviens et je pense que...

Une voix : ...

M. Barrette : Bien, comme je constate que le ministre lui-même bénéficie d'un certain nombre de conseils théoriques et linguistiques de ses collègues, ça veut donc dire que, pour le commun des mortels, et je m'inclus là-dedans, il y a quelque chose qui n'est pas clair, là. Peut-être que c'est parce qu'on n'a pas la bonne information, là, je ne dis pas ça, mais il y a quelque chose de difficile à comprendre, là. Je vais me répéter, là, je vais le relire, parce qu'on en perd un peu notre latin, là, sinon notre français. C'est : «[Le] transport de personnes par automobile au sens de la présente loi — la présente loi — lorsque le déplacement d'une personne — je rajoute le passager, c'est-à-dire le passager — s'effectue au moyen d'un véhicule automobile autre qu'un autobus ou un minibus, conduit par une autre personne, le chauffeur.»

Alors, oublions que, là, on met le passager pour dire que c'est une personne, puis le chauffeur, c'est celui qui conduit la patente, mais là c'est le véhicule automobile autre qu'un autobus ou un minibus. Moi, l'autobus, je le comprends, là. À sa face même, on sait que ce ça veut dire. Moins de neuf personnes, c'est correct, il y a quelque chose dans la loi, là, dans le Code de la sécurité routière. Et là... mais le minibus, moi, là, là, je ne le comprends pas, parce que «minibus», là, au sens commun du terme, c'est un véhicule que tout le monde sait ce que c'est. Il y a des variantes sur le terrain, puis là c'est étonnant, là.

M. Bonnardel : M. le député, ça se lit comme suit, là : «Il y a transport de personnes par automobile au sens de la présente loi lorsque le déplacement d'une personne, le passager, s'effectue au moyen d'un véhicule automobile...» Ce véhicule automobile, quand il est adapté à neuf passagers et moins, on peut faire du transport de personnes rémunéré. Si c'est un autobus ou un minibus, on ne peut pas. C'est tout.

M. Barrette : Mais là je pense que, là, on est encore plus mélangé, là. Ce texte-là, il ne dit pas que le véhicule automobile... La définition, c'est : «autre qu'un autobus ou un minibus». On dit : «...s'effectue au moyen d'un véhicule automobile, autre qu'un autobus ou un minibus...» Ça veut dire que ça exclut l'autobus et le minibus pour l'application de la loi, donc ça exclut le minibus. Pourtant, les minibus, le ministre l'a dit lui-même il y a quelques instants, on voit ça, des minibus qui font du transport adapté. Bien oui, mais ça, on l'exclut.

M. Bonnardel : Le transport adapté, ce n'est pas couvert par la loi sur le taxi, là.

M. Barrette : C'est-à-dire que c'est le transport... Mais, c'est parce que, M. le ministre, ce n'est pas la loi sur le taxi, c'est la loi sur le transport rémunéré de personnes par véhicule automobile. M. le ministre, vous vous êtes pris en contradiction vous-même. Ce n'est pas une loi sur le taxi, là.

Aïe! Là, Mme la Présidente, là, le ministre, là, avec ses collègues, ils sont en train de nous dire que c'est la loi sur le taxi. Branchez-vous! Appelez-la la loi sur le taxi à ce moment-là, là. Bien oui, on parle... ce n'est pas un projet de loi sur la loi présente. Je les entends dire, Mme la Présidente... ils chuchotent que c'est la loi sur le taxi présente. Bien non, c'est une nouvelle loi.

(Consultation)

M. Barrette : Bien, je pose une question sur le sens. Là, on débat du premier alinéa de l'article 3. Alors, à l'article 2, là, j'ai voulu être précis au sens du Code de la sécurité routière, qui lui, il ne définit pas une automobile, ça définit un véhicule automobile. Et là le Code de la sécurité routière, il définit chacune des catégories de véhicules automobiles. J'ai voulu être précis. Le ministre m'a critiqué avec une certaine légèreté pour me dire que je n'étais pas dans les fondements de la loi.

Bon, là, on va à l'article suivant, et le premier alinéa dit : Il y a transport, c'est la loi sur le transport rémunéré de personnes. À l'article 2, on dit : C'est les personnes transportées par une automobile. Le ministre ne veut pas qu'on

dise «véhicule automobile». Puis on arrive à 3, puis le premier alinéa dit : «Il y a transport de personnes — c'est l'objet de la loi — par automobile au sens de la présente loi lorsque le déplacement d'une personne, le passager, s'effectue au moyen d'un véhicule automobile, autre qu'un autobus ou [...] minibus, conduit par une autre personne, le chauffeur.»

Donc, dans ce qui est écrit là, moi, ce que je lis, c'est : Cette loi-là s'applique seulement aux véhicules automobiles courants, là, ceux qu'on utilise, nous, mais jamais à autobus et minibus. Or, il y a du monde rémunéré qui sont transportés dans les minibus. Alors, moi, je dis qu'il y a comme une contradiction ou une imprécision. C'est exclusif.

M. Bonnardel : M. le député, allez voir à la page 8 comment on définit...

M. Barrette : ...à la page 8.

M. Bonnardel : Juste à côté, là.

M. Barrette : Ah! 8, O.K., oui, oui.

M. Bonnardel : Comment on définit «autobus» et «minibus». Il n'y a pas de transport rémunéré par personne dans des bus ou des minibus. C'est du transport adapté, il faut aller voir autre chose. Là, on parle de transport rémunéré par personne dans un véhicule neuf passagers et moins. Si vous allez voir la définition de «bus» et de «minibus», vous allez comprendre que, demain matin, un chauffeur de taxi ne peut pas s'acheter un minibus pour transporter 12 personnes et être régi par la loi comme on l'a écrite aujourd'hui. C'est autre chose, là.

M. Barrette : Je vais reposer ma question, Mme la Présidente. Est-ce que l'alinéa un de l'article 3 exclut, pour l'application de la loi, le minibus tel que défini dans le Code de la sécurité routière?

M. Bonnardel : Oui.

M. Barrette : Bon, parfait. Alors, est-ce que le ministre tantôt, quand il nous a dit que, oui, c'est sûr qu'il y a des... on voit des transports adaptés en minibus, puis c'est rémunéré. Il dit : Oui, on voit ça. Donc, la loi ne s'applique pas pour ça, c'est exclu. Bon, ça veut dire... Dans un minibus, attention, là. Mais le minibus, c'est quelque chose de particulier. Moi, je dis que ça existe, des sociétés de transport qui ont des véhicules qui rentrent dans la catégorie de minibus et qui ne seront pas couverts par cette loi-là, là. Est-ce que ça veut dire qu'eux autres ils n'auront plus le droit d'opérer, ou ils ne seront juste pas surveillés, ou ils vont avoir le droit d'opérer pas surveillés?

M. Bonnardel : Les minibus, M. le député, sont gérés par le Règlement sur le transport par autobus à la Loi sur les transports. Toutes les dispositions générales y sont expliquées par la suite.

M. Barrette : Est-ce qu'il y a... Aujourd'hui, le ministre, tantôt, a affirmé, peut-être a-t-il erré involontairement, qu'il avait vu ça, des minibus qui faisaient du transport adapté où il y a une rémunération. Est-ce que, là, ça veut dire que ça, là, il retire ce qu'il a dit, là?

M. Bonnardel : Non, ça existe. Ça existe, là.

M. Barrette : Donc, c'est du transport rémunéré de personnes.

M. Bonnardel : Bien non, c'est du transport adapté.

M. Barrette : Puis ça, ce n'est pas des personnes. Ils sont rémunérés... comme c'est adapté, ce n'est pas des personnes, même s'ils sont rémunérés.

M. Bonnardel : ...transport rémunéré par personne dans un véhicule conventionnel comme on le connaît, là. C'est du transport adapté que les gens ont...

M. Barrette : Bien, Mme la Présidente, c'est exactement ce dont je parle. Alors là, c'est la portée de l'article 1, là. C'est-à-dire les véhicules conventionnels? Là, il nous dit oui. Bien, en tout cas, il ne dit pas oui, mais ça ressemble à ça. Bien, si c'est ça, ça exclut les minibus, mais il y en a qui le font.

J'ai de la misère à comprendre ça, là, c'est un projet de loi, projet de loi, c'est, on va le relire, tout le monde ensemble : Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile. Bon, on ne veut pas dire «véhicule automobile», «automobile», puis là on vient définir «automobile». Mais l'objet, c'est le transport rémunéré de personnes. Alors, un transport adapté, ça transporte des personnes et c'est rémunéré, et il y en a qui sont en minibus, et là ça exclut le minibus. Là, le ministre dit : Ils ont une loi, eux autres. Oui, bien non, mais la loi, là, c'est parce que c'est tout le transport rémunéré de personnes par automobile.

M. Bonnardel : Écoutez, le transport rémunéré par personne... par automobile, là, les chauffeurs de taxi ne conduisent pas de minibus, là.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je veux juste corriger le ministre, ce n'est pas le transport rémunéré par personne, c'est le transport rémunéré de personnes par automobile. Alors là, c'est un article, l'article 2 nous amène à 3, et 2, c'est la surveillance. Et là la surveillance, c'est de dire qu'on ne surveille pas les personnes transportées par des véhicules qui sont les minibus.

M. Bonnardel : M. le député, je viens de vous le dire. C'est géré par une autre loi.

M. Barrette : Bien non! Vous m'avez dit que c'était exclu.

• (15 h 30) •

M. Bonnardel : C'est géré par la loi sur le Règlement sur le transport par autobus, dispositions générales : «Pour effectuer un transport rémunéré de personnes par [bus] ou minibus, une personne doit être titulaire d'un permis de transport par autobus délivré par la Commission des transports du Québec.» Et là je peux vous défilier toutes les catégories, si vous le souhaitez. Alors, le transport rémunéré de personnes par automobile, ce sont eux qui le font, pas les autobus, pas les minibus.

M. Barrette : Mme la Présidente... consentement de la part du ministre, je souhaiterais aller au prochain alinéa pour clarifier la patente et terminer après par l'ensemble de l'oeuvre, s'il y a consentement.

M. Bonnardel : ...au lieu de demander. Pourquoi vous me demandez le consentement?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, je pense que...

M. Barrette : ...je ne veux surtout pas vexer le ministre parce que...

M. Bonnardel : Bien, voyons!

M. Barrette : Pour vrai, moi, je m'occupe de son bonheur parlementaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière, je pense que l'article 3 se discute dans son ensemble. Vous pouvez aller, je pense, d'un alinéa à l'autre, là.

M. Barrette : Mme la Présidente, c'est très clair qu'on a convenu qu'on y allait alinéa par alinéa. Alors, moi, j'ai déjà invoqué à plusieurs reprises de ne pas aller, dans le passé, à l'alinéa suivant parce qu'on n'avait pas fini l'alinéa en question. Alors, ce n'est pas compliqué.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous demandez d'aller à l'alinéa suivant même si on n'a pas fini le premier? O.K.

M. Barrette : Oui, c'est pour ça que je dis : Pour ne pas indisposer le ministre, est-ce qu'il serait d'accord à ce que? Puis je comprends qu'il est d'accord.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que, M. le ministre, vous êtes d'accord à ce que? Voilà.

M. Bonnardel : Quand je parlais d'imagination fertile, Mme la Présidente, là...

M. Barrette : Bon, c'est-u correct?

M. Bonnardel : Le député peut faire ce qu'il veut, là.

M. Barrette : Ah! Mme la Présidente, alors j'aimerais revenir à l'article 2. Il l'a dit, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...et voté, M. le ministre... M. le député.

M. Barrette : Bien non! Il a dit que je peux faire ce que je veux. Alors, Mme la Présidente, on va aller à l'article suivant... à l'alinéa suivant. «Pour l'application du premier alinéa, "véhicule automobile", "autobus" et "minibus" s'entendent au sens qui leur est donné par le Code de la sécurité routière.» Et là le Code de la sécurité routière, C-24.2, il est dans notre documentation, à la page 8, qui est à côté de la 9. Et là on décrit le minibus comme étant «un véhicule automobile à deux essieux à roues simples, équipé d'au plus cinq rangées de sièges pour le transport de plus de neuf [personnes] — occupants — à la fois ou équipé de dispositifs d'immobilisation de fauteuils roulants». Ça, vous me dites que ça, c'est leur loi à eux autres?

M. Bonnardel : Dans le Code de la sécurité routière.

M. Barrette : Non, non, non. Ce n'est pas ça que j'ai... La question, ce n'est pas écrit là, là. Alors là, ça, vous me dites, ça, que, pour ce type de véhicule là, qui est le minibus auquel moi je m'attends, là, vous nous dites que c'est couvert par une autre loi?

M. Bonnardel : Exact.

M. Barrette : Bon, pouvez-vous nous donner la référence?

M. Bonnardel : Bien, je viens de vous la donner, M. le député.

M. Barrette : Pouvez-vous me la redonner, d'abord?

(Consultation)

M. Bonnardel : Allez-y, M. le député.

M. Barrette : Bon, vous allez me redonner la référence?

M. Bonnardel : Donc, c'est le règlement, le chapitre T-12, Règlement sur le transport par autobus, Loi sur les transports : «Section I. Dispositions générales relatives aux permis.»

M. Barrette : Alors donc, au moment où on se parle, les sociétés de transport, là, qui ne transportent pas plus de neuf occupants à la fois, mais qui transportent des chaises roulantes, eux autres, ils sont ou ils ne sont pas dans votre loi?

M. Bonnardel : Si l'autobus...

M. Barrette : Non, non. Les véhicules qui sont actuellement utilisés, qu'on voit, là, régulièrement, qui vont d'une maison à l'autre, d'une résidence pour personnes âgées à l'autre, et ainsi de suite, qui sont des minibus dans lesquels il n'y a pas neuf personnes, mais il y a de la place pour mettre trois chaises roulantes, par exemple. C'est ça qu'on voit le plus souvent, trois chaises roulantes. Quatre, c'est bien rare, mettons deux, trois. Eux autres, là, ils ont deux essieux, ils ont des roues simples, on les voit régulièrement. Eux autres, ils ne sont pas là-dedans.

M. Bonnardel : Il y a deux différences, M. le député. Vous avez tous déjà vu, j'imagine... minivan adaptée, qui est gérée, opérée...

M. Barrette : Eux autres sont dedans.

M. Bonnardel : Eux autres sont dedans. Ça, vous le savez. Vous avez, de l'autre côté, les minibus, que vous avez peut-être déjà vus dans votre municipalité ou que j'ai, chez nous, Ami-Bus, exemple, où vous avez un autobus avec un nombre de rangées x, où vous avez des places aussi pour les fauteuils roulants. Alors, tout ce qui est neuf et plus, incluant les fauteuils roulants, sont régis par le Règlement sur le transport par autobus

M. Barrette : Comment je dirais ça? Je comprends, là, que le ministre va trouver que je suis un peu pointilleux, mais question de compréhension, là. La plupart de ces véhicules-là n'ont pas cinq rangées, ils ont peut-être une, deux rangées, puis le reste, c'est un espace pour mettre des chaises roulantes, des fauteuils roulants. Alors, eux autres, là, ils vont être dans l'autre loi et ils ne seront pas dans cette loi-là. C'est ça, là?

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Barrette : Très bien. Je n'ai pas d'autre commentaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous n'avez pas d'autre commentaire sur l'article 3?

M. Barrette : Non. Ni sur le deuxième alinéa ni sur le premier.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 3? Est-ce que l'article 3 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'article 3 est adopté. M. le ministre, vous avez déposé tout à l'heure un amendement qui était l'article 3.1. Je pense que vous n'avez pas besoin de relire votre amendement, parce que vous l'avez lu tout à l'heure.

M. Barrette : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pardon?

M. Barrette : J'ai dit : On est rendus loin, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, mais vous l'avez lu tout à l'heure, vous n'êtes pas obligé de le relire. Donc, est-ce qu'il y a des discussions sur l'article 3.1? Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Moi, j'ai une question pour le ministre par rapport à ce qu'il dépose. Je suis allée regarder le Règlement sur les services de transport par taxi, juste pour voir si c'est la même chose. J'ai vu... Je sais que vous avez dit «substantiellement», là, c'est ça, que c'est substantiellement la même chose que ce qui est prévu au paragraphe 3° du deuxième alinéa de l'article 22 du Règlement sur les services de transport par taxi. Puis je suis allée juste regarder, puis je veux juste savoir pourquoi il y a des différences. Par exemple, vous, vous dites : Au moins une personne, alors que, dans le règlement, c'est écrit deux personnes. Et aussi, alinéa... c'est-à-dire, elle est équipée, le point b : «d'un dispositif de retenue, déterminé par règlement[...], servant à immobiliser chaque fauteuil roulant.» Dans le règlement, on parle de quatre ancrages au plancher. Pourquoi est-ce que ça a été enlevé? Pourquoi ça n'a pas été repris tel quel, ce qui était écrit dans le règlement, dans le projet de loi? C'est peut-être des détails, mais je veux juste savoir pour quelle raison. Il y a peut-être des raisons.

M. Bonnardel : Pour permettre à... donner la même définition à celui ou celle qui désire posséder une van, la transformer, de transformer sa van juste pour une place au lieu de deux.

Mme Ghazal : Ça fait que, comme ça, il n'y a pas de problème de sécurité, par exemple, de ne pas avoir quatre ancrages sur le plancher.

M. Bonnardel : En réalité, je permettrais... on va permettre à plus de véhicules ou plus de propriétaires de transformer leurs véhicules. Il y a quand même des sommes importantes, là, qui sont investies pour la transformation. Ils les supportent aussi par des crédits comme tels, des subventions, là. Donc, au lieu de deux...

Mme Ghazal : ...

M. Bonnardel : Pardon?

Mme Ghazal : Mais sans que ça affecte la sécurité.

M. Bonnardel : Non, non, non, pas du tout.

Mme Ghazal : Par exemple, peut-être pas le une ou deux personnes, mais les ancrages au plancher.

M. Bonnardel : C'est la même chose. En réalité, qu'on transforme le véhicule pour deux places ou une place, ce sont les mêmes règles comme telles. Celui qui transforme le véhicule aura les mêmes règles de sécurité à appliquer pour un ou pour deux. Mais, en réalité, on se dit que, si... rendus là, la plupart des propriétaires vont peut-être y aller à deux pareil, mais, s'ils décidaient que, pour des questions financières, c'était juste un fauteuil, bien, ils iront à un fauteuil.

Mme Ghazal : Bien, moi, le point une ou deux personnes me dérangeait moins pour la sécurité, c'est plus le point b, «d'un dispositif de retenue, déterminé par règlement[...], servant à immobiliser chaque fauteuil roulant». Ça fait que, là, j'essaie d'imaginer ce dispositif-là de retenue, parce que, dans le règlement, on parle de quatre... c'était très spécifique dans le règlement auquel vous faites référence, quatre ancrages au plancher. Si ça a été enlevé, c'est parce que... Est-ce que les autres mécanismes... Est-ce qu'il y a des mécanismes aussi équivalents, en termes de sécurité, pour ne pas que ça bouge à l'intérieur? Je ne les connais pas, les autres.

M. Bonnardel : Non, mais il va être défini par règlement, puis on n'ira pas en bas de ce qui était déjà appliqué pour la construction, ou la sécurité, ou l'ancrage comme tel du fauteuil. On n'ira pas en bas de ça, là.

• (15 h 40) •

Mme Ghazal : Bien, moi, j'étais contente de voir qu'on amène un point aussi qui est dans le règlement pour rassurer, parce qu'on reçoit beaucoup, beaucoup de questions, là, vous aussi, pour le transport adapté. D'ailleurs, j'avais hâte que vous soumettiez des amendements sur la question du transport adapté dans le projet de loi. Je ne sais pas si c'est possible aussi de tous les soumettre pour le transport adapté. Moi, je reçois même, à mon bureau, des gens. Sachant que je m'occupe de la question du transport pour le deuxième groupe d'opposition, ils me disent : Qu'est-ce qu'il faut faire pour le transport adapté? Qu'est-ce que le ministre veut faire? Moi, j'ai dit que, dans le discours, le ministre a reconnu que ça a été quelque chose qui a été oublié dans le projet de loi, mais qu'il allait apporter des amendements.

C'est sûr que j'aurais aimé les avoir tous en même temps, moi puis les gens aussi que ça affecte, pour qu'ils puissent être rassurés de ça. Là, vous nous les donnez article par article. Moi, je... Si c'est possible de tous nous les donner, ça serait quelque chose de bien pour le bénéfice des gens que ça va faire une différence. Mais ici, par exemple, je trouve ça donc bien que vous... de voir le premier... qu'il y ait le premier article en lien avec le transport adapté qui arrive, mais, si vous avez pris exactement ce qui est dans le règlement, vous l'avez mis presque tel quel... Sauf ce détail-là, est-ce que c'est un oubli ou c'est juste... on n'y a pas pensé ou c'est parce que, justement, on ne veut pas que ça coûte trop cher, ça fait que ce n'est pas des ancrages, c'est d'autres mécanismes? Pourquoi ne pas l'avoir pris tel quel entièrement et de le mettre tel quel au lieu de dire : Bien, cet aspect-là va être défini par règlement, puisque vous l'avez... vous avez pris la peine quand même de prendre cet article du règlement et de le mettre dans le projet de loi?

M. Bonnardel : Mme la députée, soyez sans crainte, là. Quand on parle un dispositif de retenue, là, on n'ira pas en bas de ce qui est déjà proposé par le manufacturier pour ancrer solidement un fauteuil roulant, là. On n'ira pas de quatre à

deux ou de quatre à trois, là. Ce qui se fait présentement sur le marché, parce qu'il n'y a pas 36 compagnies, là, qui transforment ces véhicules-là, on n'ira pas en bas de ça. Donc, il n'y a pas à vous inquiéter, le règlement qui va être écrit, bien, on va reprendre ce qui était déjà fait puis même, si on peut aller plus loin avec les fournisseurs pour être capable de s'assurer que les nouvelles normes permettraient d'avoir des ancrages modifiés ou améliorés, bien, on va aller de l'avant, là.

Mme Ghazal : O.K. Ça fait que, dans le fond, ce que vous dites, c'est qu'on pourrait le mettre. On pourrait ajouter ça, «fixé par 4 ancrages au plancher». On peut le... C'est la même chose.

M. Bonnardel : Bien, Mme la députée, c'est même impensable d'imaginer qu'on peut aller en bas de ça, là. C'est impensable, là. C'est certain que les quatre ancrages, on ne peut pas passer de trois à deux, là. Oubliez ça, là, c'est impensable. Alors, c'est sûr que, si les manufacturiers nous disent... parce qu'on va aller vérifier qu'il y a quelque chose de mieux qui se fait ailleurs, on ira de l'avant aussi pour ça, là. Mais, soyez sans crainte, là, il n'y a personne qui nous écoute puis qui s' imagine demain matin qu'il va arriver dans un véhicule transformé puis il y aurait deux points d'ancrage aux extrémités, là.

Mme Ghazal : Il y a d'autres... Je ne sais pas, parce que ça serait un autre mécanisme, mais, au moment où le règlement... je ne sais pas il date de quand, qui existe depuis longtemps, c'était écrit tel quel. Bien, vous avez fait une transcription, mais ça, ça a été enlevé. Pourquoi vous ne le remettez pas, tout simplement?

M. Bonnardel : ...c'est pour ça. Ça évolue quand même...

Mme Ghazal : À moins qu'il y ait une raison pour laquelle on ne l'a pas mis, que je ne connais pas. C'est ça, je ne connais pas ça.

M. Bonnardel : Le pourquoi on le met par règlement, c'est que vous comprendrez que, si je l'écris dans une loi, c'est plus compliqué de modifier la loi s'il y a une amélioration d'un processus d'ancrage qui, dans un an ou dans huit mois, est modifié ou changé par une compagnie. Donc, beaucoup plus simple pour nous, puis autant pour vous que pour le transport adapté, de se dire, par règlement... il y a une amélioration faite par un fournisseur X, de le faire par règlement que de modifier la loi, là. Aussi simple que ça.

Mme Ghazal : O.K.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 3.1? Donc, nous allons... Est-ce que l'article 3.1 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Parfait. Donc, M. le ministre, l'article 3.1 est adopté. Vous pouvez lire maintenant l'article 4.

M. Bonnardel : Donc, Mme la Présidente: «Un système de transport regroupe plusieurs chauffeurs et plusieurs automobiles sous la responsabilité d'une personne morale qui accepte d'en être le répondant et qui soit exerce les fonctions de répartiteur et de teneur du registre sur lequel ces chauffeurs et ces automobiles sont inscrits, soit voit à ce que ces fonctions soient exercées par des fournisseurs.»

Commentaire. L'article 4 proposé nous précise ce qu'est un système de transport au sens du projet de loi, lequel doit s'entendre d'un système qui regroupe plusieurs chauffeurs et automobiles sous la responsabilité d'une personne morale qui en serait le répondant. Un tel répondant aurait la responsabilité d'assurer la surveillance des chauffeurs et des automobiles inscrits auprès de lui, et ce, dans le respect des obligations et des responsabilités que proposent de lui confier les dispositions à venir du projet de loi.

Entre autres, les dispositions du chapitre III proposent de régir de manière spécifique ce type de système, notamment par l'établissement d'un régime d'autorisation administré par la Commission des transports du Québec.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires?

M. Barrette : Question. Ah! tu veux-tu y aller? Vas-y, vas-y.

Mme Ghazal : Oui, c'est ça, j'essaie de le comprendre, là. Comme, j'ai lu cet article-là puis j'ai essayé de comprendre. C'est-à-dire, si je comprends bien, il y a un système de transport, il y a des répartiteurs, qui remplacent les intermédiaires actuels, et il y a des répondants. Ça, c'est comme trois catégories. Juste peut-être... En fait, si c'est possible juste de nous l'expliquer dans vos mots, parce que, quand je le lis comme ça, ce n'est pas évident, puis en lien avec qu'est-ce qui existe en ce moment.

M. Bonnardel : Exemple, Eva.

Mme Ghazal : O.K.

M. Bonnardel : Eva, pour prendre l'exemple d'Eva, pourrait devenir un répondant demain matin. Société de taxi qui se consoliderait au complet au Québec, je donne un exemple, pour être un répondant, avec, donc, le registre des chauffeurs, des automobiles, qu'on devrait... Et là le répondant devrait répondre à la CTQ, à la Commission des transports du Québec, pas du besoin, mais de l'offre qu'elle propose et comment elle propose son offre sur l'ensemble du territoire. Alors, ça, c'est ce que le répondant devra faire. Et le répondant, bien, en lien avec le ministère des Transports, on pourrait faire un suivi, si on veut, avec le répondant comme tel. Alors, voilà, le répondant aura à s'assurer des responsabilités en termes de formation, antécédents judiciaires, des vérifications à faire, un peu ce que...

Mme Ghazal : ...ce qui se passe dans les compagnies de taxi?

M. Bonnardel : Oui, dans une certaine... Comme je vous le disais, il pourrait y avoir, dans les sociétés de taxi au Québec, je ne sais pas, moi, il pourrait y avoir deux grosses compagnies ou trois grosses compagnies qui deviendraient des répondants, si elles le souhaitent, si elles le souhaitent. Sinon, de continuer de fonctionner comme on le connaît, par répartiteurs, aujourd'hui. Ou sinon, bien, fonctionner un chauffeur de taxi en bonne et due forme qui, je ne sais pas, moi, est à Granby, il fait son taxi à Granby, mais qui fonctionne par lui-même, ce qui est peu logique, là, dans une certaine mesure, là, mais il pourrait. Mais, sinon, il utilise le numéro de téléphone du répartiteur, là, si on veut, de la ville.

Mme Ghazal : Mais, dans le fond, les... attends, je suis mêlée. Les intermédiaires là-dedans, ça, parce qu'on dit que... Là, vous parlez des répondants. Le répondant, puis il y a aussi les répartiteurs. Ça, c'est une autre chose. Puis les répartiteurs, ça, c'est comme les intermédiaires actuels?

M. Bonnardel : Il a moins de responsabilités, lui, là. Lui, le répartiteur, il, oui, il répartit. C'est pour ne pas dire dispathe, là.

Mme Ghazal : Les deux peuvent être le même? Les deux peuvent être le même.

M. Bonnardel : Oui, mais il n'y a pas les responsabilités d'assurances, il n'y a pas les responsabilités des antécédents, il n'y a pas la responsabilité de la formation. Alors, c'est de là que le répondant, qui, face à la demande à la CTQ, va dire : Bien, écoutez, moi, je veux devenir répondant, je pense desservir l'ensemble du territoire partout, j'ai x nombre de chauffeurs, et voici comment je vais opérer, voici la liste de mes chauffeurs déjà, voici la liste des antécédents de chacun des chauffeurs, les véhicules, tout ça... Donc, il y a quand même une responsabilité importante, là, quand on dit : On devient répondant. Et là on a des charges, là, à respecter face à la CTQ. Et, si on contrevient à ces charges, bien là c'est la CTQ qui va réagir.

Mme Ghazal : Mais, après l'adoption de projet de loi tel quel, là, avec cet article-là, qu'est-ce qui arrive avec les intermédiaires de taxi? Eux autres, ils deviennent automatiquement des répartiteurs ou des répondants? Ceux qui ont plus de responsabilités, selon ce que vous dites, c'est les répondants. Donc, oui...

M. Bonnardel : Ils ont le choix, Mme la députée. Ils ont le choix de garder le modèle d'affaires comme ils le connaissent aujourd'hui ou, sinon, de devenir un répondant, et là d'avoir déjà leur propre flotte, je vais le dire ainsi. Mais c'est un peu déjà ça, là, mais avec les charges qui sont énumérées quand on devient un répondant en bonne et due forme, là. Par exemple, il pourrait y avoir un répondant juste pour l'île de Montréal, pour les chauffeurs de l'île de Montréal. Si c'était le cas, si... Mais, s'il y en a, ce seront les répartiteurs déjà sur le terrain qui pourront définir la suite.

Mais, encore une fois, c'est là où on revient au modèle d'affaires de l'avenir. Comment on voit l'industrie du taxi dans le futur? Est-ce qu'on voit 25 répartiteurs partout sur le territoire, avec des numéros de téléphone et des applications différentes? C'est ce que je vous disais dès le début. Demain matin, l'industrie, comment moi, je la vois puis comment je leur ai dit, c'est de s'unir pour que le touriste ou le citoyen qui veut obtenir un service rapide soit capable d'avoir une application qui va répondre partout sur le territoire. Je ne sais pas si vous me suivez, là. Là tu peux avoir...

Mme Ghazal : Oui, bien, c'est parce que, là, comment vous parlez, moi, je vois Uber, parce que les gens, partout à travers le monde, sont habitués. Vous donnez l'exemple d'Eva, mais Uber, eux autres, ils seraient répondants...

M. Bonnardel : Répondants.

Mme Ghazal : ...avec leur... parce qu'eux c'est leur application. Puis les intermédiaires actuels, dans le fond, ils pourraient, s'ils veulent continuer à faire concurrence Uber. Là, vous, vous dites : Ils devraient se regrouper puis devenir un répartiteur. Ça, c'est ce que vous leur proposez.

M. Bonnardel : Répondant à établissement Québec.

Mme Ghazal : Puis, juste pour comprendre, les intermédiaires, ils ont le choix de venir répartiteur ou répondant. Puis, s'ils deviennent juste répartiteurs, donc ils ont moins de charges, de responsabilités?

M. Bonnardel : C'est ça.

• (15 h 50) •

Mme Ghazal : Qui, après ça, va s'assurer que ceux qui conduisent respectent les lois puis que... leurs antécédents, puis la sécurité?

M. Bonnardel : Un chauffeur qui deviendrait un indépendant seul, va suivre le processus normal d'aller à la SAAQ avec son permis, nécessairement, faire l'inspection du véhicule, aller faire sa vérification d'antécédents judiciaires, sa formation, la formation qui sera uniforme partout, exemple, 15 heures, si c'est la norme. Mais, si, exemple, je ne sais pas, mais, à Montréal, un répondant disait : Moi, je veux aller travailler pour un ancien répartiteur X qui est devenu répondant, puis moi, je lui propose 10 heures de plus de formation pour des raisons x, bien là c'est mon propre choix d'aller passer 10 heures de plus où j'ai déjà passé mon 15 heures de formation minimale. Je ne sais pas si je vous expose bien la différence entre les deux.

Mme Ghazal : Oui.

M. Bonnardel : Donc, le répondant a beaucoup plus de responsabilités, doit répondre, face à la CTQ, à l'offre qu'il propose partout sur le territoire, tandis que le répartiteur, bien, lui, il répartit. Et, s'il y a, sous le répartiteur, je ne sais pas, moi, 100 chauffeurs qui sont... mais ces chauffeurs sont, entre guillemets, des indépendants. Donc, eux-mêmes vont s'enregistrer, vont faire leurs propres vérifications, et ils font le travail, mais sous la responsabilité d'un répartiteur qui, lui, envoie la commande.

Mme Ghazal : Mais le répondant, répartiteur, ça peut être la même personne, parce que, là, c'est comme séparé, Eva peut être les deux, ou c'est son système de transport qui devient le...

M. Bonnardel : C'est un ou l'autre. Tu ne peux pas être un répartiteur ou un...

Mme Ghazal : O.K. Parce que de la façon que c'est formulé, on parle aussi d'un système de transport. C'est quoi, un système de transport? C'est tout ce que vous venez de m'expliquer ou c'est une troisième entité? Parce que j'ai l'impression que le système de transport, c'est comme un...

M. Bonnardel : Le système de transport, c'est le répondant.

Mme Ghazal : C'est le répondant.

M. Bonnardel : C'est le répondant.

Mme Ghazal : O.K. O.K.

M. Bonnardel : C'est pour ça qu'on dit : «...regroupe plusieurs chauffeurs et plusieurs automobiles sous la responsabilité d'une personne morale — morale — qui [en] accepte [d'être] le répondant et qui soit exerce les fonctions de répartiteur et de teneur du registre sur lequel ces chauffeurs et ces automobiles sont inscrits...»

Mme Ghazal : O.K. Merci de m'avoir démêlé ça, mais je vais revenir avec d'autres questions.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière.

M. Barrette : J'allais aller dans la même ligne, alors je vais y aller. En plus, je vois que le ministre a un document qu'on a peut-être déjà eu, mais je ne m'en souviens pas, un beau document, là, avec des organigrammes, des couleurs. Ça m'a l'air être clair. Puisqu'il se réfère à ça tout le temps, est-ce qu'il pourrait le déposer?

M. Bonnardel : Je pense que c'est un document interne, pour moi, ça, M. le député.

M. Barrette : Ah bon! C'est-u le fun rien qu'un peu d'avoir des documents internes auxquels se référer pour répondre aux questions, qui doit être un peu plus clair, mais qui nécessite quand même des consultations auprès des collègues! Imaginez, nous autres, si on l'avait, comment ça serait le fun! Alors, est-ce qu'il y a quelque chose de... et je comprends que le ministre ne veut pas déposer son document pour nous aider à le suivre.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député, vous savez que le ministre a pu avoir des documents personnels pour éclairer sa pensée.

M. Barrette : Non, non, je ne critique pas ça, je dis simplement que je comprends que le ministre, donc, ne souhaite pas qu'on partage le document éclairant dont il dispose.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mais là vous prêtez des intentions.

M. Barrette : Mais non. Bien, écoutez, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il ne le souhaite pas, ce sont ses documents.

M. Barrette : ...je ne veux pas prêter d'intentions. Je vais donc poser la question directement : Est-ce que le ministre voit une objection à ce que nous partageons le document potentiellement éclairant qu'il a devant lui? C'est-u correct, ça, Mme la Présidente?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, savez-vous quoi? Si ça peut aider le député, là, si ça peut aider les députés, ça va me faire plaisir de leur donner une copie, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons suspendre. Nous allons faire des photocopies et les distribuer à tous les députés.
Merci, M. le ministre.

(Suspension de la séance à 15 h 55)

(Reprise à 16 h 05)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, messieurs, mesdames, nous allons reprendre nos travaux. Nous sommes à l'article 4. M. le député de La Pinière, vous avez la parole.

M. Barrette : Aïe, Mme la Présidente, je remercie le ministre de nous avoir accordé la permission de recevoir le document éclairant qui... dont... qui est vraiment éclairant. Ça n'empêchera pas le débat de se tenir, là, mais je pense que ça va faciliter notre compréhension.

Alors, pour que je comprenne bien, là, toujours dans la foulée de ce qui a été discuté précédemment, là, l'article 4 traite essentiellement... peut-être pas essentiellement... exclusivement, pardon, mais essentiellement du chapitre III à la page 59 et suivantes.

(Consultation)

M. Bonnardel : ...M. le député, vous avez un système de transport, donc, qui est défini par «répondant», comme je vous l'ai...

M. Barrette : Mme la Présidente, j'interromps le collègue. C'est une question d'information, là. Pour qu'on se comprenne, moi, je ne veux pas débattre aujourd'hui du chapitre III. Je veux juste avoir la bonne compréhension. 4 nous amène à III, là, bon.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Avant de continuer, j'ai une clarification à faire. M. le ministre, vous avez dit que le document... on a dit que le document était déposé, ce qui signifie que le document devient public. Est-ce que vous préférez le mettre juste pour consultation ou si vous acceptez que le document soit public?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est important, là.

M. Bonnardel : Non, consultation pour les députés, non, pour leur gouverne personnelle, là.

M. Barrette : Aucun problème.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Alors, tout le monde comprend que le document n'est pas public. Allez-y, continuez. Si jamais vous changez d'idée en cours de route...

M. Barrette : Bon, alors donc, 4 amène à III. Je ne veux pas débattre de III, mais on comprend que les obligations, là, qui toutes énumérées au chapitre III, les responsabilités, là, c'est de ça qu'on parle, entre autres, pas exclusivement, à 4.

Moi aussi, j'ai de la misère à suivre, là, puis je vais expliquer pourquoi, puis là c'est des questions que je vais poser, là. Le système de transport, là, bien, on comprend que ça... c'est marqué, ça regroupe des chauffeurs et des automobiles sous la responsabilité d'une personne morale, on comprend c'est quoi, une personne morale, qui accepte d'en être le répondant et, parce que là, c'est un «et», là, alors le répondant est obligatoire. On s'entend?

(Consultation)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 08)

(Reprise à 16 h 11)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. M. le ministre ou M. le député, je ne me souviens plus qui avait la parole, là.

M. Bonnardel : Oui, bien, la question qui était posée était à savoir, quand on disait, donc, «sous la responsabilité d'une personne morale qui accepte d'en être le répondant et qui soit exerce les fonctions de répartiteur et de teneur du registre sur lequel ces chauffeurs et ces automobiles sont inscrits»... Il peut donc y avoir, exemple, un répondant, 3 000 chauffeurs de taxi à Montréal, mais, en dessous de ça, il peut y avoir deux répartiteurs qui ne sont pas, exemple, je donne... Taxi Montréal en haut, là, il pourrait y avoir un Taxi Hochelaga puis un Taxi Diamond qui sont les répartiteurs et qui tiennent, eux aussi, le registre... le teneur du registre. Donc, ce n'est pas obligé d'être le même, mais ça pourrait aussi être le répondant qui fait le même travail. Mais ça, c'est... Dans la loi, on permet donc, je ne sais pas si vous me suivez, à une entité, un répondant, d'avoir des répartiteurs différents de ceux-ci si elle le souhaite. Si elle le souhaite.

Mais, à la fin, ce qui est important, c'est d'avoir le registre, le teneur du registre, et ce répondant va, comme j'ai dit à Mme la députée de Québec solidaire, répondre face à la CTQ de tout ce que vous avez dans votre carré, le premier carré à gauche, où on dit : Système de transport, répondant, à la CTQ, voici les conditions que vous devez répondre.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député.

M. Barrette : Mme la Présidente, le ministre est allé beaucoup plus loin que la question que je posais, là. Alors, on va revenir à ma question, là. Alors, on va appeler un système de transport un regroupement de chauffeurs et d'automobiles, parce que c'est «et», qui est sous la responsabilité d'une personne morale. Donc, dans un système, il y a une personne morale qui, à la base, est un répondant. C'est oui, là, cette réponse, là.

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Barrette : Bon, alors, cette personne morale là, c'est une compagnie, mettons. C'est une personne morale, donc c'est une compagnie X. Elle est répondante, la compagnie en question. Ce n'est pas un individu, c'est la compagnie. Et là, là, ce qui est écrit ici, je veux bien comprendre, c'est et une affaire ou l'autre affaire. C'est ça qui est écrit, là. Parce qu'il n'y a pas de «ou», mais il y a «soit», ta, ta, ta, «soit». Donc, c'est un «ou» et ça ne dit pas les deux.

M. Bonnardel : Et qui soit exerce les fonctions de répartiteur et de teneur du registre.

M. Barrette : Et.

M. Bonnardel : Les deux.

M. Barrette : «...soit voit à ce que [les] fonctions soient exercées par des fournisseurs.» C'est ça qui est écrit. Alors, la personne morale qui est de la compagnie X, elle fait une des deux choses.

Une voix : ...

M. Barrette : Bien, pas si elle veut, elle n'a pas le choix, c'est comme ça que c'est écrit. Ou la personne qui est répondante... la compagnie X est répondante. Alors là, là, dans le texte, c'est... La suite dans l'organigramme décisionnel, là, légal, il y a un répondant qui est autorisé d'être répondant ou non, parce que c'est un petit peu plus loin dans le projet de loi. On s'entend? Ce répondant-là doit choisir entre répartir, tenir un registre, point, essentiellement, ou bien donc de voir à ce que ces fonctions-là soient exercées par des fournisseurs, donc un sous-traitant. Est-ce que je me trompe?

M. Bonnardel : ...prendre l'exemple d'Eva. Eva, qui est un...

M. Barrette : Non, je m'excuse, Mme la ministre... M. le ministre... Mme la Présidente, M. le ministre, restons dans la théorie et ne prenons pas un exemple d'Eva, parce que, pour moi, ce n'est pas un exemple. Eva, là, c'est une microcompagnie pour laquelle j'ai beaucoup d'estime, mais Eva, actuellement, là, ils sont deux, là.

M. Bonnardel : On va prendre l'exemple...

M. Barrette : Eva, là... Une compagnie X, elle est autorisée d'être un répondant. Donc, elle est un système de transport. La compagnie, là, est répondante, en dessous d'elle, là, il y a une création de système de transport, et le répondant, lui, là, là, a l'obligation, dans ce texte-là, d'être, d'un côté, ou bien être répartiteur, teneur de registre ou bien, de l'autre côté, voir à ce que ces fonctions, répartiteur et teneur de registre, soient exercées par un fournisseur, donc un sous-traitant. Moi, c'est comme ça que c'est écrit, là, que je lis. Alors, expliquez-moi, là.

M. Bonnardel : M. le député, si on prend l'exemple d'une société qui prendrait forme, qui s'appelle Taxi Québec, qui a sous son égide 6 000 chauffeurs. Alors, Taxi Québec a le choix, le choix. Premièrement, il est répondant, il doit répondre

des engagements qui sont à votre gauche sur le document que je vous ai laissé. Après ça, Taxi Québec exerce des fonctions de répartiteur, exerce aussi le fait de tenir un registre ou bien, ou bien, le donne à un fournisseur. C'est tout.

M. Barrette : O.K. Parfait. Alors, on va le redire parce que... pour des questions de clarté. Je suis sûr que mes collègues apprécient l'exercice. Alors, on revient à l'arrière. Il y a la compagnie Unetelle. Cette compagnie-là va passer un test administratif pour être autorisée à être répondante. Là, à partir du moment où on l'autorise à être répondante, on devient un système. Ça va? Alors, le fait d'être répondant ou, c'est-à-dire, la notion de répondant amène des exigences qui sont au chapitre III. Est-ce que je comprends bien?

M. Bonnardel : Oui.

M. Barrette : Parfait. À ces exigences-là, qui sont au chapitre III, obligatoirement s'en rajoutent deux groupes additionnels, en fait un groupe additionnel, que le répondant assume lui-même ou sous-traite. C'est-u correct, ça? Bon, alors, d'où le «et» après «répondant». Alors, les fonctions additionnelles ou plus spécifiques, on va dire spécifiques, par-dessus les obligations intrinsèques à la nature de répondant, ce sont répartiteur et teneur de registre, ça va?, «ou», mais pas les deux en même temps, évidemment, puisque, dans l'autre option, c'est délégué, contracté, «whatever», à un sous-traitant. C'est bon, ça?

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Barrette : O.K. Alors donc, on comprend... Ah! O.K. Bon, on comprend. On reviendra plus loin, parce que je n'ai pas à traiter ça ici, là. Chapitre III, là, il est assez compliqué lui-même, puis la question de la sélection ou l'autorisation d'un répondant, c'est une entité en soi dans le projet de loi, mais on comprend bien toute la même affaire, là? C'est correct, là? Parfait.

Maintenant, ça veut dire que le répartiteur, dans le projet de loi, est le teneur du registre sur lequel ces chauffeurs et automobiles sont inscrits. C'est une fonction qui, si le répondant le choisit, devient sous sa responsabilité. En fait, je m'exprime mal, là. Puis là je vais être un petit peu précis, là. J'essaie de voir ici s'il n'y a pas un problème avec le transfert de responsabilité.

Alors, évidemment, le répondant, là, s'il décide d'être aussi répartiteur et teneur de registres, bon, évidemment que le répondant, c'est un système complet qui fait toute sa patente. Et, s'il sous-traite la portion répartition et tenue de registre, où est-ce que c'est écrit qu'il y a une garantie que le sous-traitant va avoir les mêmes responsabilités légales que le répondant? Parce qu'ici ce qui est écrit, là, je vais le redire pour que ça soit clair pour ceux qui nous écoutent et ceux qui nous accompagnent.

La loi est changée, et, à la fin, il n'y a plus de permis de taxi tels qu'on les connaît. Il y a un nouveau régime dans lequel il y a des répondants. Les répondants, ce sont des personnes morales, qui pourraient être des anciennes compagnies de taxi, mais ça ne peut pas être un individu tout seul, parce que le ministre, tantôt, a dit qu'un individu tout seul pouvait faire ça, mais, manifestement, je pense qu'il ne peut pas. On en parlera dans un instant. Il y a une compagnie qui est créée ou qui existe, qui va aller voir la CTQ, qui va demander la dénomination de répondant dans le cadre de la loi n° 17. Cette compagnie-là va devoir répondre à des critères de 1 à x. Si la compagnie ne répond pas aux critères de 1 à x, elle ne sera pas nommée répondante. Jusque là, ça va?

Par-dessus ça, ou en sus de ça, la compagnie répondante va choisir ou non de faire elle-même la répartition et la tenue d'un registre où on inscrit chauffeurs et automobiles. Pour ces deux éléments-là, elle peut déléguer ça à quelqu'un x, un sous-traitant. Mais le sous-traitant ici, dans 4, là, on lui demande simplement de voir à ce que ces fonctions-là soient exercées, mais ça ne dit pas qu'ils auront la même responsabilité légale, parce que, là, là, on parle de la répartition. Ça, ça a des impacts, légalement, qui ne sont pas nécessairement grands, je dirais, à moins que j'aie... de la répartition, c'est de la répartition, là. Maintenant, la tenue du registre des chauffeurs et des automobiles, ça, ça peut avoir des conséquences. Et là, dans l'article 4, ça ne dit pas qui a la responsabilité, et à quelles conditions, et ainsi de suite. Ça ne le dit pas. Puis là, j'ai l'impression qu'on ne me dise pas que ça le dit plus loin.

Alors, 4, là, il a préséance sur tout. 4, c'est la sous-traitance du service, là, de tenue de registre et de répartition, mais quel est la... Autrement dit, est-ce que le répondant va pouvoir dire : Ce n'est pas de ma faute, c'est l'autre compagnie à qui on m'a permis de déléguer ces actions-là? Je vois que le ministre me dit non, mais j'aimerais bien que ce soit plus clair que ça, sinon j'aurai à un amendement à proposer.

• (16 h 20) •

M. Bonnardel : M. le député, allez sur votre document. Regardez tout ce qui est votre gauche, sous «automobile» et sous «chauffeur». Chaque chauffeur, chaque automobile devront répondre des règles qui sont indiquées dans les carrés. Tu ne peux pas aller à l'encontre de ça. Tu ne peux pas aller à l'encontre de ça. Tu dois répondre de ça pour être capable d'avoir ton nom sur le registre d'un répondant. C'est le répondant, à la fin, qui est responsable de tout, là. Le répartiteur, par la suite, qui va avoir des conditions établies par la CTQ, lui, fait le travail. Il ne peut pas dire : Le chauffeur, je ne le savais pas qu'il avait des antécédents judiciaires, tu es obligé d'aller faire la vérification auprès du répondant.

C'est le répondant lui-même qui a la responsabilité. Il ne peut pas exercer puis dire : Bien, c'est la faute du répartiteur de taxis en bas, parce que c'est lui qui a accepté. Non, si ton registre t'informe que tu as un chauffeur avec un véhicule x, toi, comme répondant, à la fin, tes conditions d'exploitation sont indiquées avec entente avec ministère du Revenu, contrat d'assurance responsabilité, préjudice matériel, contribution d'assurance à la SAAQ, préjudice corporel et registre des chauffeurs et des automobilistes... des automobiles, pardon, inscrits. Alors, c'est le répondant lui-même qui est responsable de tout ça.

M. Barrette : O.K. Là, je vais inviter le ministre et ses collègues à ne pas me répondre par le tableau, qui est un résumé. Moi, ici, là, puis ce n'est pas... c'est simplement pour une raison bien simple, là, moi, je veux voir que, dans la loi, il

est clair que le sous-traitant, à qui on donne la job de faire la job que le répondant doit faire, va avoir la même responsabilité. La réponse, ce n'est pas le tableau, là, ce n'est jamais le tableau. Le tableau, là, c'est un aide-mémoire ou un outil, pour nous, de compréhension. Ce n'est pas une loi.

Alors, je sais que c'est à quelque part ailleurs, puis je ne veux pas débattre le «ailleurs», mais je veux au moins qu'on m'indique ailleurs qu'il y a ça.

M. Bonnardel : Alors, M. le député, à la page 65, article 28... à l'article... l'article 4, point b, point c, point d ou point e...

Des voix : ...

M. Bonnardel : Page 65, article 28.

Une voix : ...

M. Bonnardel : Bien, c'est le paragraphe...

M. Barrette : Alors, est-ce que le ministre peut répéter, là? Parce que, là, j'étais à la chasse au crayon.

M. Bonnardel : Oui. Donc, à l'article 28, page 65...

M. Barrette : Oui, je l'ai.

M. Bonnardel : ...4°, tout ce que vous avez en dessous de ça :

«b) [...]cas échéant, nom et coordonnées de tout répartiteur dont elle retiendra les services;

«c) [...]cas échéant, [...]nom [...] coordonnées du teneur de registre dont elle retiendra les services;

«d) [...]nombre maximal de chauffeurs qui pourront être inscrits;

«e) [...]nombre maximal d'automobiles — et par la suite vous avez :

«f) [...]ressources humaines [...] matérielles qui seront consacrées à la surveillance des activités du système»,
blablaba.

Une voix : ...

M. Bonnardel : C'est ça. Alors, s'il y a un sous-traitant, on doit nécessairement le dire, le mentionner.

(Consultation)

M. Bonnardel : ...M. le député, l'article 75. Vous avez la section «Surveillance d'un système de transport», page 161, article 75, si, le cas échéant, le répondant fait affaire avec un répartiteur ou un teneur de registre dont il retient les services, vous avez l'article qui définit sa responsabilité. Page 161, article 75. Comme je le mentionnais au début, le répondant sera toujours, toujours responsable du répartiteur, du teneur de registre, face aux règles ou à la règle... aux règles qu'elle aura choisies... pas qu'elle aura choisies, mais qui seront définies par la Commission des transports du Québec, la CTQ.

M. Barrette : Je pense que ça éclaire la lanterne de tout le monde. Oui? Bon, maintenant, le ministre a dit... Ça me satisfait comme réponse pour le moment. On verra à ces articles-là si c'est suffisant. Alors, vous m'indiquez les garde-fous que je recherchais. Bon, ils sont là. Parfait.

Maintenant, là, quand on regarde ça, là, actuellement, puis on ira plus tard, là, dans le chapitre III, évidemment, c'est plus loin, le ministre lui-même, là, lui-même, fait référence essentiellement à des gros systèmes. Là, quelqu'un pourrait conclure que le projet de loi a été écrit pour Uber, là, mais on ne conclura pas ça, là. Je ne prêterai pas d'intentions au ministre. Non, non, j'ai dit «on pourrait». Je l'ai dit au conditionnel. Je n'ai pas dit que c'était ça.

Maintenant, le ministre a aussi dit, dans ses commentaires, précédemment, avant les pauses, qu'un chauffeur lui-même pourrait devenir... un chauffeur lui-même, là, il ne deviendra jamais répondant. Il ne peut pas être répartiteur, teneur de registre, et ainsi de suite. Là, c'est un commentaire, que je fais, mais je veux avoir le commentaire du ministre. Ça, essentiellement, c'est comme écrit pour tenir compte, essentiellement, de grands ensembles plutôt que d'ensembles moyens et petits. Une chose est certaine, là, un chauffeur propriétaire, lui... puis là je pose la question très subjectivement, Mme la Présidente : Le ministre a-t-il l'impression qu'un chauffeur propriétaire aujourd'hui peut devenir un répondant?

M. Bonnardel : Bien, ce n'est pas ça, le but, M. le député.

M. Barrette : Ah! c'est correct. Je veux dire, c'est quoi le but?

M. Bonnardel : Le but, c'est que le chauffeur, qui, comme il existe au Québec présentement, pour la grande majorité... ces propriétaires sont des propriétaires uniques et ils auront, donc, à passer au travers de la SAAQ avec les règles qu'on a établies pour la formation, antécédents judiciaires, classe 5, qui sont à la page aussi, là... chapitre II, donc à la page 21.

Alors, tout ce que je vous ai déjà mentionné pour vérification mécanique, antécédents judiciaires, bien, c'est la SAAQ qui, à la fin, va délivrer le permis de chauffeur, avec les droits et avec photo et numéro.

M. Barrette : Alors... Parce que le régime actuel, il permet un certain nombre de configurations, là, qu'on... on s'entend, là, configurations au sens où un système de répartition peut répartir à des automobiles qui sont sous l'égide de propriétaires, au pluriel, d'automobiles. Est-ce que je peux comprendre que le ministre réalise tout à fait clairement que, comme... De la manière que c'est décrit là, ça nous amène automatiquement à des grands ensembles. Le propriétaire actuellement de 20 permis, là, mettons, lui, quand il arrive là-dedans, il n'arrivera pas là-dedans, là. Il n'y aura jamais un système de 20 permis, là, parce que, là, ça, c'est une affaire qui est dessinée pour des grands ensembles, là.

M. Bonnardel : M. le député, cela ne change rien à la dynamique du modèle d'affaires des taxis au Québec aujourd'hui, là. Ce n'est pas vrai qu'il y a 6 200 quelques propriétaires, demain matin, c'est 6 200 quelques propriétaires, dont près de 90 % sont des propriétaires uniques. S'ils souhaitent s'unifier, bien, ils le font déjà, là, sous l'égide d'un répartiteur à Montréal, majoritairement à Québec, peut-être ailleurs. C'est à eux de décider le modèle qu'ils vont choisir. Ils peuvent garder le même modèle, là, même modèle d'affaires qui existe présentement, sans devenir un répondant. Ils ne sont pas obligés. Ils ne sont pas obligés. Le répartiteur, il suit les règles vis-à-vis la CTQ qui sont demandées. Et, sinon, le modèle d'affaires comme on le connaît, ce n'est pas de rendre ça plus lourd pour l'industrie du taxi, là. Le chauffeur indépendant reste indépendant et il suit... il va chercher ses... il suit les règles comme mentionnées, et c'est tout. Il continue le travail comme il faisait avant.

• (16 h 30) •

M. Barrette : Le ministre, sur le commentaire dit à l'oreille par ses collègues, il dit : C'est comme avant. O.K. Bien, moi, je pense que ce n'est pas comme avant, parce que là, là, il dit : Bien c'est comme maintenant, il va se mettre sous un répartiteur. Oui, mais là c'est parce que, là, moi, il me semble que, là, il y a comme... d'abord, il ne sera jamais répartiteur, le système, actuellement, là. Tous ces gens-là doivent se retrouver sous un parapluie, on va dire, administratif, qui est celui du répondant.

M. Bonnardel : Qui va relever de la SAAQ, comme je vous le mentionnais, là. C'est la SAAQ qui va définir, qui va donner, excusez le terme anglo, le «pocket number» qu'on connaît, la photo et le numéro d'autorisation de la SAAQ qui vont lui être donnés. C'est tout.

M. Barrette : Mais, une chose est certaine, un petit ensemble, il est très peu probable, et je dirais même que ça n'arrivera tout simplement pas, qu'il puisse devenir un système de transport. Un propriétaire, là, de 20 permis ne sera jamais répondant compte tenu des obligations qu'on va voir plus loin, là.

M. Bonnardel : Il peut le devenir, un répondant, s'il le souhaite. Il dit : Moi, bien, je serai répondant. Dans une région qui est les Laurentides, il y a 50 chauffeurs qui se sont unis sous l'égide de la société XY. Est-ce qu'il pourrait le faire? Absolument. Est-ce qu'ils sont obligés de le faire? Non, non, parce que le modèle que vous connaissez dans votre région, que je connais chez nous, il peut rester le même. Il n'y a rien qui change, là. Il peut rester le même.

M. Barrette : Je n'ai pas d'autre commentaire sur 4.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : On est toujours sur l'article 4, n'est-ce pas?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui.

M. Arseneau : Moi, je me demandais pourquoi, juste à des fins de clarification, on n'avait pas défini, dans les articles subséquents, la notion de répondant. Parce qu'en réalité on décrit, à l'article 4, ce qu'est un système, on glisse le mot «répondant» et ensuite on n'en parle pas, je ne l'ai pas vu du moins, alors qu'on définit ce qu'est un chauffeur, ce qu'est une automobile, ce qu'est un répartiteur, et le terme qui revient le plus souvent dans nos discussions et dans le tableau, c'est le mot «répondant».

Alors, moi, je vous propose qu'on définit ce qu'est un répondant et ses fonctions pour des fins de clarification pour les gens qui nous écoutent et pour éviter que, chaque fois qu'on regarde la loi, qu'on en discute comme ici, là, une demi-heure pour savoir ce que ça veut dire, un répondant, est-ce que c'est la même chose qu'un système. On associe le système au répondant, mais il me semble que le répondant devrait avoir sa propre définition dans un projet de loi comme celui-là. C'est ce que je vous proposerais pour clarifier puis permettre d'avancer un peu.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre.

M. Bonnardel : Je comprends, M. le député, votre questionnement. C'est pour ça que je vous ai donné le document qui définit «système de transport», «répondant». Comme je vous le mentionnais, est-ce qu'il y aura trois répondants, deux, cinq au Québec le lendemain de l'adoption de cette loi? Ça dépend du modèle d'affaires que certains voudront utiliser et des demandes de la CTQ face au respect de devenir un répondant comme tel. Sinon, comme je le mentionnais, le modèle d'affaires qu'on connaît au Québec présentement pourrait rester le même pour 95 % de l'industrie.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député.

M. Arseneau : Oui, mais, en fait, la question n'est pas de savoir combien il va y en avoir et si les gens choisissent ou non d'être répondant. Ce que je veux simplement dire, et en toute bonne foi, là, je vous propose qu'on définisse le terme «répondant» en évoquant un peu quelles sont les fonctions, ce à quoi on s'attend d'une personne morale qui accepte d'être le répondant d'un système. J'ai l'impression que l'article est écrit un peu à l'envers et entraîne la confusion. C'est simplement ça que j'essaie de dire. On pourra en faire une proposition, éventuellement, d'amendement, mais il me semble que cet article-là mène à la confusion plutôt qu'à une plus grande compréhension de la façon dont il est rédigé. Il est plus complexe que la réalité qu'il veut décrire, ce qui me semble un petit peu décevant. Alors, voilà.

Des voix : ...

M. Bonnardel : ...comme je l'ai mentionné au député de La Pinière, le chapitre III, à la page 59, bon, l'article 26 définit les autorisations d'un système de transport, qui sont un répondant. À la page 161, vous avez les obligations d'un répondant. C'est le chapitre V au complet, avec ce qu'on demande au répondant de respecter, où il sera responsable nécessairement des dispositions qui lui incombent face aux chauffeurs, face aux automobiles, qui sont inscrites, des propriétaires qui doivent respecter les demandes, là, antécédents judiciaires, vérifications de véhicule. Je ne sais pas si ça vous aide, là. Donc, 161, chapitre V, «Obligations des répondants», vous en avez pour quelques pages, puis chapitre III.

M. Arseneau : Bien, je comprends, M. le ministre, mais, dans la même logique, on décrit aussi abondamment ce qu'est une automobile. À la page 43, là, on définit d'abord, à l'article 8 : «Est une automobile qualifiée celle qui, selon le cas», blablabla. Et un peu plus loin, section II, «Automobiles», article 19, puis là on y va de façon plus détaillée. Là, je vous demande simplement de faire la même chose pour les répondants.

Je sais que, plus tard, on va, de façon plus explicite, définir les obligations des répondants. Je vais terminer là-dessus, mais, à des fins de compréhension de M., Mme Tout-le-monde qui prend connaissance du projet de loi, il me semble qu'on devrait glisser un article qui complète l'article 4 et qui vient dire, de la même façon qu'on définit ce qu'est un chauffeur... On sait tous ce qu'est un chauffeur. On sait à peu près tous ce qu'est une automobile. Le mot «répondant», il est plutôt vague, puis chacun peut en faire son interprétation. Si, comme législateur, on définissait ce qu'on entend ici d'entrée de jeu, dans le projet de loi, comme un répondant puis qu'ensuite on l'explique plus tard, il me semble que ce serait une approche qui serait peut-être logique. Voilà.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Mais je suis d'accord aussi que peut-être de l'écrire différemment, de le définir, c'est-à-dire : «Un répondant s'entend par, etc.», peut-être le reformuler... Puis moi, j'ai juste une question plus fondamentale. Je regarde l'actuelle loi sur les taxis, et on parle d'intermédiaire. Et là le mot, évidemment, il a disparu totalement, puis ça a été remplacé par «répondant-répartiteur».

M. Bonnardel : «Répartiteur».

Mme Ghazal : C'est «répartiteur». O.K. Puis le répondant, ça, c'est quelque chose qui n'existait pas avant, donc. O.K. Est-ce que vous pouvez juste nous expliquer pourquoi? Est-ce que c'est, de façon... comme dans le fondement. Pourquoi? Est-ce que c'est pour permettre aux nouveaux joueurs de venir, parce que, sinon, dans l'actuelle loi, ils n'avaient pas de place, puis c'est... Est-ce que c'est ça, la raison, fondamentalement? Pourquoi ne pas avoir gardé... avoir ajouté ça? C'est pour que les nouveaux joueurs comme Eva, parce que vous ne voulez pas dire Uber, vous préférez dire Eva, on va prendre l'exemple d'Eva, est-ce que c'est pour permettre aux nouveaux joueurs de rentrer? Puis de nous expliquer comment est-ce que ça peut les aider, le fait d'enlever «intermédiaire», juste pour comprendre, simplement.

M. Bonnardel : Honnêtement, c'est seulement pour permettre à n'importe quelle entité qui possède un nombre... ça peut être 20, là, ça peut être 100, ça peut être 2 000, ça peut être 3 000, ça peut être Lyft, ça peut être Eva, ça peut être Uber, ça peut être une société de taxi à Montréal qui s'unifie elle-même puis qui s'appelle Taxi Montréal, Taxi Québec, ou ça peut être une entité globale partout au Québec qui va tenir, hein, comme je l'ai mentionné, un registre, véhicules, chauffeurs, qui va répondre des demandes spécifiques que la CTQ va lui demander. Et là ce n'est pas obligatoire, mais, pour nous, c'était important de se dire : Si vous allez à la... à votre réflexion de devenir un répondant, bien là vous devez répondre à ça, ça, ça. Si vous n'allez pas de ce côté, de répondant, puis que vous restez majoritairement des chauffeurs indépendants, bien là vous avez à répondre directement à la SAAQ des règles spécifiques qui sont écrites dans la loi, mais qui existent déjà, mais qui ont été modifiées dans une certaine mesure pour faciliter, si on veut, la suite des choses pour une grande majorité de chauffeurs de taxi, qui sont des propriétaires uniques.

Mme Ghazal : Puis, dans le fond, vous dites répartiteur, mais, dans le fond, c'est la même chose qu'intermédiaire.

M. Bonnardel : C'est ça.

• (16 h 40) •

Mme Ghazal : C'est quoi les différences entre ce qu'un intermédiaire était dans la loi actuelle puis «répartiteur» dans le projet de loi? Pourquoi vous n'avez pas gardé le même terme, vu que les gens... Parce que, là, il y en a qui disent : Bien là on va disparaître, on va partir. C'est quoi, la transition? On devient automatiquement un répartiteur? Là, vous avez dit que non, vous avez le choix entre... d'être... un intermédiaire, aujourd'hui, qui existe peut devenir un répondant, ou un répartiteur, ou les deux. Mais pourquoi ne pas l'avoir gardé tel quel? Parce que, c'est ça, les gens qui sont intermédiaires, peut-être qu'ils se posent la question puis ils sentent que...

M. Bonnardel : Dans la loi, le répartiteur... l'intermédiaire, ça se lisait comme suit : «[Un] "intermédiaire en services de transport par taxi", toute personne qui fournit, par tout moyen, à des titulaires d'un permis de propriétaire de taxi ou à des titulaires d'un permis de chauffeur de taxi des services de publicité, de répartition de demandes de service de transport par taxi ou d'autres services de même nature.» Le répartiteur va faire la même chose si...

Mme Ghazal : Donc, on aurait pu les appeler «intermédiaires»?

M. Bonnardel : Bien, peut-être. Regardez, là, il y a des services de publicité.

Mme Ghazal : Parce que ce n'est pas, quand même, les mêmes responsabilités vu qu'il y avait des permis, puis là il y en a plus.

M. Bonnardel : Ça va dépendre du modèle que le répartiteur va vouloir avoir avec ses 100 chauffeurs ou ses 150 chauffeurs qu'il a là, présentement, sous son égide. Ça, ça... Le modèle qu'eux vont définir... Comme je le disais tantôt, exemple, juste pour la formation, si le répartiteur décide qu'on offre une formation de 10 heures additionnelles après avoir passé celle de 15 heures, «as you wish», là, je le dirais ainsi, là. Si le répartiteur, il dit : Bien, nous, on va former nos chauffeurs 10 heures de plus parce que c'est Montréal, parce que c'est le Vieux, parce que c'est ci, c'est ça, O.K., nous, on ne va pas intervenir. On va intervenir sur un cadre légal qui va dire : Il faut passer au travers de ça. Par la suite, bien, ce sera... Le répondant, bien, c'est la même chose. Le répondant, s'il veut offrir une formation additionnelle, c'est lui qui va... c'est à eux de définir.

Mme Ghazal : O.K. Puis, dans l'article, on dit... c'est-à-dire le «soit», là, qu'on parlait tout à l'heure, puis que ça soit exercé par des fournisseurs. Des fournisseurs, c'est comme des sous-traitants, concrètement? Moi, j'aime les exemples, là. Je suis plus terre à terre. Ça fait que, si vous pouvez me donner un exemple. Qu'est-ce que vous voulez dire? Si vous prenez Uber, Lyft ou Eva, concrètement, un fournisseur, un sous-traitant, c'est quoi? C'est comme... C'est un peu comme pour dire les travailleurs autonomes, là, qui vont travailler à leur compte, c'est ça, qui ne sont pas des salariés?

M. Bonnardel : Si Montréal s'unifiait sous Taxi Montréal, m'as reprendre ça, l'exemple...

Mme Ghazal : ...vous partez Taxi Montréal.

M. Bonnardel : Taxi Montréal, 3 000 chauffeurs, exemple, 3 000 chauffeurs puis deux répartiteurs, Taxi Hochelaga, Taxi Diamond, ils en ont 1 500 chaque. Bien, eux, c'est les répartiteurs, ils tiennent le registre aussi, et Taxi Montréal pourrait devenir répondant. Taxi Montréal pourrait dire : Moi, demain matin, j'en ai 3 000, je suis un répondant puis je vais définir le marché comme je le souhaite. Alors, si ça vous tente de venir chez nous, bien, vous êtes sous l'égide de Taxi Montréal. Bien, ça ne veut pas dire que lui, à côté, ne peut pas être un taxi indépendant, fonctionner tout seul, ce qui est un petit peu plus difficile, mais là, de se faire héler un peu partout...

Mme Ghazal : Mais donc le fournisseur ou le sous-traitant, ça serait les compagnies que vous venez de nommer. C'est-à-dire, on a Taxi Montréal, répondant, puis, quand vous dites : Il donnerait la responsabilité de tenir le registre à des fournisseurs, c'est là que ça serait les intermédiaires actuels.

M. Bonnardel : Taxi Hochelaga, Taxi Diamond.

Mme Ghazal : O.K. Mais, par exemple, si je prends les nouveaux joueurs, Uber, et tout ça, leurs sous-traitants... C'est-à-dire qu'eux devraient tenir un registre où leurs sous-traitants... c'est eux qui auraient cette responsabilité, puis leurs sous-traitants, ça serait leurs travailleurs autonomes, comme ils les appellent, parce que ce n'est pas des salariés.

M. Bonnardel : Ça, c'est dans la théorie. Lyft, ou Uber, ou Eva pourrait avoir une autre personne morale ou un sous-traitant qui travaille pour eux. Ça, c'est en théorie, là.

Mme Ghazal : ...des individus?

M. Bonnardel : Bien là, celui qui va tenir le registre pour Uber, Lyft ou Eva, bien là il faut être quand même bien équipé, j'imagine, pour répondre aux demandes de la CTQ face à la signature d'un répondant. Et ça vient avec toutes les responsabilités qu'on a énumérées dans la loi, qui définissent des répondants. Mettons un sous-traitant, exemple, mais c'est toi le responsable à la fin. C'est un peu la question du député de La Pinière tantôt. Tu ne peux pas dire : Ah! non, c'est la faute du répartiteur là c'est la faute du teneur de registre. On l'avait oublié, lui. Non, non, c'est défini dans les règles.

Mme Ghazal : O.K. Ça fait que je réitérerai le fait que, oui, c'est extrêmement difficile à lire puis à comprendre puis ça crée beaucoup de confusion. Vraiment, il y a lieu de le réécrire différemment, plus simplement. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Oui. Mme la Présidente, là, j'en perds mon latin puis je pense qu'il y en a beaucoup qui perdent leur latin. Le ministre dit, là, que, demain matin, là, c'est la même affaire pour tout le monde dans l'industrie. Bien non! Ce n'est pas la même affaire, là. Ce n'est pas la même affaire. Le propriétaire de permis de taxi qui vit avec ça, là, hein, son permis a une valeur, la location de ses voitures a une valeur, il la perd parce que ça, là, ça va s'en aller, en quelque part, au répondant. Il ne l'a plus, ce pouvoir de rémunération là, là, le propriétaire, là. C'est impossible. C'est impossible. Ça s'en va au répartiteur... pas au répartiteur, mais au répondant.

Le ministre a dit, quelques instants, puis j'ai peut-être mal compris puis je vais lui donner la possibilité de se reprendre, là, si j'ai mal compris, ou de m'expliquer ce que je n'ai pas compris, il a dit : Le répartiteur, là, il va donner la formation, puis le répondant, libre à lui d'en demander plus. Bien, c'est parce que, moi, un répartiteur, d'après ce que je comprends de la loi, il fait de la répartition, il ne fait pas la formation.

M. Bonnardel : Le répondant va définir lui-même s'il souhaite former de façon additionnelle ses chauffeurs. Si le répartiteur devient un répondant, ce qui est possible aussi, ça pourrait arriver sous l'exemple que j'ai donné tantôt, Taxi Montréal, exemple, lui aussi pourrait définir de former de façon additionnelle, s'il le souhaite, ses chauffeurs.

M. Barrette : Alors là, on ajoute à la confusion, parce que, dans la phrase de la loi, ce que je lis, c'est : Le répondant est aussi un répartiteur s'il le choisit. Ce n'est pas un répartiteur qui devient un répondant. 4, c'est écrit tel quel, là : Un répondant choisit d'être un répartiteur lui-même ou de sous-traiter à un répartiteur. Moi, le répartiteur à 5, là, c'est un « dispatcher », il répartit les appels. Alors, un répartiteur ne donne pas de formation puis il ne devient pas un répondant. C'est l'inverse.

M. Bonnardel : Oui. M. le député, il y aura peut-être deux répondants, un répondant, trois répondants au Québec. La majorité des chauffeurs de taxi, propriétaires d'un seul permis, c'est 90 % du lot québécois, à peu près. Pour eux, le lendemain matin, il y en a qui fonctionnent de façon indépendante à Montréal, seuls, il y en a d'autres qui fonctionnent sous l'égide d'un répartiteur. Ce sera le modèle d'affaires qu'eux vont définir le lendemain de l'adoption de la loi. C'est eux qui vont décider. Est-ce qu'un tel souhaite s'unifier avec l'autre pour devenir un répondant? Est-ce qu'il y a un avantage? Ce sera à eux de le définir. Sinon, pour la grande majorité, il n'y a rien qui change le lendemain matin, là. Il n'y a rien qui change, là.

M. Barrette : Alors, il n'en reste pas moins que le ministre, Mme la Présidente, a dit une chose et son contraire, là. Le répartiteur ne devient pas répondant, pas automatiquement, pas pantoute. Le répondant est lui-même un répartiteur ou bien il sous-traite la partie répartition. Puis la répartition, c'est de la répartition. 271-1111, là, ça, c'est Champlain à Montréal, ton adresse, tu as un véhicule. Ça, c'est la répartition. Ça ne donne pas de la formation, sauf celle de répartition.

Maintenant, quand on dit détruire le modèle actuel, là, bien, c'est ça que ça fait par définition, le ministre nous l'explique clairement. Le modèle actuel, qui a une valeur sur le permis et le transfert de permis, et ainsi de suite, la location d'autos, ça tombe parce qu'il n'y a plus de permis. Ça tombe, il n'y a plus de permis. Alors là, ce n'est pas compliqué, là, il y a une autorité morale qui devient le répondant, qui choisit d'être en même temps répartiteur ou non avec leurs obligations.

Je vais poser une question simple, Mme la présidente, au ministre. Quand je regarde ça, là, le répondant, est-ce qu'il ne fait pas essentiellement la job actuelle de la SAAQ et la CTQ?

M. Bonnardel : ...le député, le répondant a une série de règles à respecter face à la CTQ pour, à la fin, avoir des conditions d'exploitation. S'il ne répond pas des engagements ou des mesures définies par la CTQ, comme indiqué sur le document, à la fin, tu ne peux pas exploiter.

M. Barrette : Mais ces exigences-là, actuellement, là, elles sont assumées par la SAAQ et la CTQ, non? Oui ou non, c'est la question que je pose.

M. Bonnardel : Non, mais tout chauffeur, tout chauffeur propriétaire d'une automobile, doit obligatoirement passer à travers des inspections, des vérifications d'antécédents avant d'aller donner son nom à un répondant. Ça, c'est indéniable, là. Tu ne peux pas dire : Écoutez, je veux faire ci, je veux être chauffeur demain matin puis je ne passe pas à travers des règles. C'est impensable. C'est impensable parce que, dans les règles que la CTQ va définir, tout comme la SAAQ, bien, obligatoirement, vous devez avoir ça, ça, ça pour obtenir votre permis, votre délivrance d'un document qui atteste le fait que vous devenez un répondant et que vous répondez aux règles complètes définies par la CTQ.

M. Barrette : On dit la même chose avec un bout de phrase différent. Aujourd'hui, un chauffeur propriétaire... Le ministre nous dit que la majorité des propriétaires sont des chauffeurs eux-mêmes. Aujourd'hui, ils vont montrer patte blanche pour ce qui est des exigences à la CTQ et/ou à la SAAQ. Là, ils vont faire la même affaire, mais chez le répondant. Donc, le répondant devient un intermédiaire qui fait la job de l'autre, mais avec un pouvoir très important, parce que, là, c'est là que ça se passe, là.

• (16 h 50) •

M. Bonnardel : On ne peut pas prévoir ce que fera l'industrie du taxi, M. le député. La majorité de ces chauffeurs de taxi sont indépendants, indépendants. Il y en a d'autres qui fonctionnent sous l'égide, il y en a qui fonctionnent avec la... j'allais dire la double application. Il y en a qui font du taxi, qui font du Uber aussi et qui faisaient du Eva.

Alors, ça, ce modèle comme tel, demain matin, il ne changera pas. Les règles que je vous expose sur le document sont sévères, le chauffeur doit les respecter. Et il ne veut pas dire que, dans l'industrie du taxi demain matin, que, soudainement, il va apparaître un répondant de l'industrie du taxi. Ils ne sont pas obligés, là, ils ne sont pas obligés. Ça peut être encore des répartiteurs qui auront une liste de chauffeurs, 100, qui vont obligatoirement être passés au travers, donc, des inspections et des règles demandées par la SAAQ.

M. Barrette : Bien non, Mme la Présidente. L'article 4 dit que le répondant, soit il est lui-même répartiteur, soit il sous-traite. S'il sous-traite, ça ramène un répondant. Il ne peut pas, le taxi actuel, là, dans l'article 4, faire affaire juste avec un répartiteur, il ne peut pas.

M. Bonnardel : Un chauffeur de taxi, il peut fonctionner de façon indépendante. Ça, c'est... ça peut être son modèle. Il peut fonctionner avec un répartiteur. Il est certain que, pour lui, être sous l'égide d'une entité X parce que l'application mobile lui permet d'avoir plus de courses, c'est là le grand défi, demain matin, de l'industrie, de se définir sous l'égide d'un chapeau X pour être disponible sur le téléphone cellulaire ou bien de fonctionner avec différentes entités comme on les connaît au Québec, un peu partout, présentement.

Ce que je persiste à dire, c'est qu'il faut faciliter la tâche du touriste, du Québécois qui se promène un peu partout et qui a besoin d'une application, une seule, qui va amener... Que je sois à Saguenay, que je sois à Granby, que je sois à Québec, si je veux un taxi du Québec, j'ai l'application et je l'ai immédiatement.

M. Barrette : On mélange, Mme la Présidente, encore les choses. Alors, je vais poser la question plus précisément : Un chauffeur qui veut avoir accès à un service de répartition peut-il ne pas être sous l'égide d'un répondant? À 4, la réponse, c'est non.

M. Bonnardel : Bien, il n'y aura peut-être pas de répondant sous l'égide d'une société de taxi au Québec, puis ça, vous ne pouvez pas le savoir, puis je ne peux pas le savoir non plus.

M. Barrette : Mme la Présidente, j'ai posé une question claire. Je vais aider le ministre. Quelqu'un qui veut juste faire du Uber, Uber, là, ce n'est pas sûr qu'il y a un système de répartition, il y a une application. Bon, bien, quelqu'un, lui, qui veut — ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il vous reste 15 secondes.

M. Barrette : ...malheureusement — quelqu'un qui, lui, là — puis on y reviendra pareil — lui, veut être dans un système où il y a de la répartition, telle qu'on la connaît, doit être sous l'égide d'un répondant.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est terminé. M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Je veux juste valider si j'ai bien saisi ce dont il était question dans les dernières minutes, à savoir que le chauffeur peut volontairement se placer sous l'égide d'un répondant à travers un système mais peut aussi demeurer indépendant. Vous dites : C'est déjà possible de le faire.

Donc, on peut avoir toutes les autorisations, avoir un permis de chauffeur de taxi, tel qu'il est décrit là, sans avoir de répartiteur et sans avoir de service de répartition ni de répondant. C'est bien ça, hein?

M. Bonnardel : ...

M. Arseneau : Donc, c'est possible de le faire. Je comprends aussi que la différence avec la situation actuelle, c'est qu'il y avait un plafonnement dans le nombre de permis qui étaient disponibles par zone d'agglomération. Donc, évidemment, tout ça tombe, selon le projet de loi, ce qui fait que M., Mme Tout-le-monde, dans une région donnée, peut, en suivant les règles auprès de la SAAQ, s'il répond aux conditions et paie les droits prévus, qui vont être inférieurs à la situation aujourd'hui, puis qu'il n'y a pas de... bon, pourrait avoir... Donc, théoriquement, si c'est en vogue, les gens pourraient décider, plusieurs... en fait, quantité de personnes pourraient décider de devenir chauffeurs de taxi indépendants, et ne pas avoir à répondre ou à être sous l'égide d'un répondant, et ne pas avoir non plus à faire affaire avec Uber ou les autres.

M. Bonnardel : Vous avez compris.

M. Arseneau : C'est ça. Donc, ce qui veut dire... Parce que je viens tout juste de le réaliser, parce qu'on a souvent parlé du fait que les gens qui oeuvrent dans l'industrie du taxi aujourd'hui allaient faire face à de nouveaux joueurs qui seraient vraisemblablement sous l'égide d'un autre grand système, avec tablettes, et ainsi de suite, mais ce que je comprends maintenant, c'est qu'ils pourraient aussi faire face à une augmentation du nombre de détenteurs de permis de taxi traditionnels qui pourraient oeuvrer comme indépendants strictement à leur compte, avec leur numéro de téléphone, et en se promenant là où il y a présument des clients et se faire héler pour justement offrir leurs services. C'est bien ça? C'est possible?

M. Bonnardel : Exactement, M. le député.

M. Arseneau : D'accord. Donc, ça augmente le nombre de... théoriquement, si cette hypothèse-là s'avère, il peut y avoir à la fois des chauffeurs de taxi traditionnels sous un système, les autres chauffeurs qui dépendent de certaines plateformes qui les répartissent et des indépendants qui sont aussi dans le décor. Parfait.

Est-ce qu'un indépendant... il n'y a pas de limite, j'imagine, ou il n'y a pas de contrainte à ce qu'un indépendant soit aussi, à ses heures, sous l'égide d'un système comme Uber, par exemple. On peut faire, par exemple, du taxi indépendant sans répartiteur la semaine et faire du taxi pour Uber, en fait, du transport de personnes pour Uber la fin de semaine. C'est possible.

M. Bonnardel : M. le député, assurément, je vous l'ai dit tantôt, il y a 732 municipalités, plusieurs régions où on n'atteint pas le quota. Il est certain, en tout cas, je le souhaite, qu'on soit capable de répondre de cette problématique avec ça. Il est possible, dans une région x, qu'un chauffeur décide de travailler x nombre d'heures et qu'il y ait un autre qui dit : Moi, je vais faire 10 heures de plus puis je serais peut-être sous l'égide d'un répondant, Lyft, Uber ou Eva, peut-être. Il peut faire les deux. Il peut faire les deux. Il peut faire les trois, avoir toutes les applications, s'il le souhaite, mais il doit répondre des règles de la SAAQ pour s'assurer qu'avant de mettre le lanternon, bien, il est passé au travers des règles spécifiques qui sont définies par la SAAQ elle-même. Mais le défi, c'est peut-être une question encore de... je vous le disais tantôt, d'offre et de la demande.

Si le service est adéquat dans une région x, bien, c'est un défi de se dire : O.K., je passe, je vais chercher... je passe au travers des règles puis je vais chercher ce qu'on me demande. Je mets le lanternon puis je fais du taxi un samedi soir seulement, bien, il faut... ça prend de la volonté pour se dire : Je fais juste ça quatre heures par jour... pas par jour, mais par semaine. C'est l'offre et la demande qui va définir, selon certains endroits, mais le défi, c'est de répondre des territoires orphelins qui n'ont personne.

M. Arseneau : C'est ça, mais, dans les territoires, M. le ministre, où on a déjà un service qui arrive à peine à joindre les deux bouts avec, disons, deux compagnies de taxi qui ont chacune une voiture, lorsqu'on a un projet de loi comme celui-là qui est adopté, ils vont nécessairement... bien, enfin, probablement faire face à la concurrence là où il y a un peu de volume, exemple autour de l'aéroport, autour du port ou ailleurs les soirées de spectacle, faire concurrence, donc, à d'autres indépendants qui vont pouvoir avoir leur permis de façon beaucoup plus libre et ouverte et à Uber ou aux autres plateformes, n'est-ce pas? C'est possible.

M. Bonnardel : M. le député, qu'est-ce qui vous dit que ces chauffeurs de taxi, présentement, ne feront pas du Lyft ou du Uber en même temps? Il y en a qui le font présentement à Montréal. Qu'est-ce qui vous dit que chez vous, aux Îles, s'il y a quatre taxis... Rien ne leur empêche, eux, d'être sous l'égide de ce répondant, d'avoir suivi une formation peut-être additionnelle et de se dire : Bien, en même temps que je travaille huit heures par jour, bien, j'ai le service de taxi traditionnel que tout le monde connaît et, de l'autre côté, bien, mon service téléphonique... par le moyen du téléphone, d'obtenir un Lyft, ou un Uber, ou autre. Il est très possible.

M. Arseneau : Oui. Non, mais, moi, la question était vraiment une question pour... une question d'éclaircissement. Et je sens dans votre réponse que vous y voyez beaucoup de positif. J'y vois aussi certaines conséquences qui pourraient être toutes autres, mais on peut chacun avoir nos points de vue là-dessus, mais au moins on s'entend sur l'idée que tous ces scénarios-là seront possibles. Et je vais terminer là-dessus, là, puis on pourra y revenir.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 4, à part le député de La Pinière, bien évidemment? M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley : Oui. Juste une question, M. le ministre. Si un chauffeur qui est complètement indépendant, il remplit toutes les exigences de la SAAQ... est-ce qu'il est comme reconnu sur la liste des répondants? Est-ce que, comme... Comment ça marche pour quelqu'un qui est complètement indépendant de tous les systèmes?

• (17 heures) •

M. Bonnardel : Le chauffeur de taxi comme on le connaît aujourd'hui, là, le lendemain de la loi, là, est dûment autorisé. Il n'a rien à faire. Le chauffeur comme on le connaît à l'article 262, là, il reste un chauffeur de taxi comme on le connaît. Celui qui décide un matin soudainement d'en faire un travail d'appoint, bien, devra obligatoirement traverser, passer au travers des règles de la SAAQ, comme définies, je vous l'ai souvent mentionné, inspection du véhicule, et autres, et, par la suite, s'enregistrer. Tu peux faire du taxi de façon indépendante sans numéro de téléphone. Tu te promènes puis tu espères que des clients vont héler ton taxi à gauche puis à droite. Ça, c'est un défi d'affaires. Il n'y en a pas beaucoup, mais il y en a.

Sinon, bien, tu dis : Écoutez, là, il y a huit taxis aux Îles-de-la-Madeleine. Moi, je souhaite donner mon nom. Je pourrais être disponible de telle heure à telle heure à chaque semaine. Bien, aux Îles-de-la-Madeleine, tu vas donner ton nom : Je m'appelle Joël Arseneau puis je veux faire du taxi les jeudis, vendredis, samedis, de telle heure à telle heure. Bien, numéro de téléphone, voici ton lanternon, utilise notre... puis on va te répartir des appels si tu es disponible. Et ce travailleur indépendant pourrait utiliser aussi les plateformes, les plateformes qui existent, comme je vous l'ai mentionné tantôt.

M. Kelley : O.K. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'autres commentaires sur l'article 4? Alors, est-ce que l'article 4 est adopté? Oups! Pardon. Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : ...de voir l'effet de ça, du fait... Parce que vous dites qu'il y a des chauffeurs aussi, en répondant au député des Îles-de-la-Madeleine... Un chauffeur indépendant peut le faire tout en étant aussi sous l'égide d'une compagnie. Pas en même temps, à deux endroits, quelqu'un qui veut travailler tout le temps.

Mais vous n'avez pas peur, par exemple, justement, de l'augmentation du nombre de... vu qu'on enlève toutes les barrières, là, à l'entrée, de la déprofessionnalisation de l'industrie, parce que ce n'est pas si difficile non plus de venir... ça veut dire... de répondre à toutes les exigences de la SAAQ en tant que chauffeur indépendant, ce n'est pas facile, comme vous avez dit, M. Joël Arseneau, ou moi, ou n'importe qui peut le faire dans ses temps libres, donc d'une déprofessionnalisation aussi de ce métier-là?

Et comment est-ce qu'on va s'assurer que ces gens-là vont s'autoréguler? Vous donnez ça beaucoup... Par exemple, si on est sous un répondant, là, c'est à eux de s'assurer que tout ça est vérifié. Comment est-ce qu'on s'assure que la sécurité reste respectée? Est-ce qu'il va y avoir des inspecteurs? C'est juste la police de façon générale? Supposons que moi, je n'ai pas de lanternon, ni de Uber, ni rien, là, je peux conduire des personnes. Je ne sais pas, je suis très populaire dans mon voisinage, dans mon quartier. Je suis dans un endroit où il y a beaucoup de personnes âgées dans mon immeuble, partout, puis je leur dis... bien, je leur donne... Je m'imprime une carte d'affaires, puis je la distribue à tout le monde. Puis là je dis : Si vous en avez besoin, moi, je peux... je peux... je réponds... j'ai les... toutes les... parce que je n'ai pas besoin de permis à 200 000 \$, là, j'ai toutes les... je réponds à toutes les spécifications de la SAAQ, parce que c'est tellement facile, puis j'ai une voiture normale avec un permis normal, c'est ce que ça prend aujourd'hui. Puis, bien, ces gens-là m'appellent, moi, puis je fais ça les fins de semaine pour que les gens puissent aller faire leur épicerie.

C'est ce que ça permet. Ça augmente, mais ça enlève le côté plus professionnel de l'industrie qu'on veut avoir. C'est ce que Taxi... pas Taxi Montréal, mais le Bureau du taxi à Montréal voulait faire en mettant l'inscription «bonjour», et tout cas, pour que ça devienne un métier plus respectable, et l'habillement, et tout ça. C'était là-dedans que l'industrie du taxi allait avant d'arriver avec ce projet de loi là. Donc, vous êtes... Vous n'avez pas cette inquiétude?

M. Bonnardel : Mme la députée, si moi, demain matin, je décidais de faire un travail d'appoint 10 heures par semaine, et que je me dis : Tiens, je vais devenir taxi indépendant aux Îles-de-la-Madeleine, et que soudainement les Îles-de-la-Madeleine, avec les huit permis, il devenait un répondant, ça se peut. Ça se peut qu'aux îles le répartiteur ou la société qui gère les huit permis devienne un répondant. Puis moi, demain matin, je décide de devenir ce petit indépendant qui se joint au groupe et qui va suivre une formation additionnelle parce que je suis aux îles, parce qu'il y a des spécificités de tourisme ici et là, c'est à moi qui va... qui va choisir. Quel intérêt j'ai à ne pas suivre ces règles, qui sont importantes, l'inspection du véhicule, d'antécédents judiciaires, de conduire un véhicule avec une classe 5 minimalement puis d'avoir un véhicule propre?

Moi, je me dis : Ceux qui vont, demain matin, décider d'aller faire du taxi occasionnel, ils n'ont aucun intérêt à aller faire du taxi avec un véhicule qui n'est pas... Premièrement, il faut que le véhicule soit inspecté, qu'il soit vérifié, il faut qu'il soit sécuritaire. Et tu es obligé de tenir un registre. Tu es obligé, à chaque jour, de dire : Mon véhicule, là, j'ai passé au travers de l'inspection visuelle, mon véhicule est adéquat, parce que, si la SAAQ m'arrête : Avez-vous votre registre, avez-vous vérifié votre véhicule?, non, pas ce matin, vous êtes en contravention.

Alors, ce chauffeur qui devient un occasionnel demain matin doit suivre les mêmes règles que le professionnel que vous définissez, qui est là depuis un certain nombre d'années. Et, de l'autre côté, bien, le professionnel, lui aussi, il se dit peut-être : Dans le taxi traditionnel, que je connais depuis des années, où j'ai un appel aux heures, et soudainement j'ai la possibilité d'avoir une option additionnelle qui est celle de Lyft, Uber ou Eva, bien, je vous garantis, moi, que ces chauffeurs de taxi, demain matin, vont faire : Je prends l'application et, si, aux Îles demain matin, ça se met à sonner, bien, j'aurai peut-être trois courses aux heures au lieu d'une. C'est la possibilité qu'on donne. En abolissant en plus les territoires... les dessertes d'agglomération, vous comprendrez que les chauffeurs, pour eux, c'est beaucoup plus attrayant de se dire : Hé! je pars d'un territoire x, je reviens avec un client à chaque fois. Bien, sur les Îles, je ne pense pas qu'il y a de problème là, qu'il y a de problème là.

Mais je vois juste du positif, à savoir que, demain matin, celui qui va définir un besoin parce qu'il n'y a pas de service, comme j'ai mentionné tantôt, dans beaucoup, beaucoup de territoires, bien, ce sera à certains de définir si, oui ou non, ça peut fonctionner.

Mme Ghazal : Bien, j'essaie comme... parce que, là, ça a l'air, tout est beau. C'est comme s'il n'y avait aucun risque à fonctionner comme ça. Mais je prends, par exemple, cet indépendant dans cette région-là, où ils étaient huit, puis là ils se mettent ensemble puis ils deviennent répondants. Cet indépendant, qui dit : Tiens... de plus, le neuvième, qui va se joindre à eux, donc avec leur nom et leur bannière, mais, des fois, il va dire : Tiens... comme je vous dis, il va s'imprimer une carte professionnelle, chauffeur, je ne sais pas trop, parce que ça devient comme quelque chose qu'on peut faire personnellement, en plus, il n'y a pas d'exigence, il n'y a plus plus permis. Donc, il peut avoir le lanternon, là, de cette compagnie-là, de ce répondant-là, mais pas toujours faire affaire avec eux, parce que lui, il s'est fait comme une clientèle dans les régions qui sont très, très mal réparties. Il s'est fait une clientèle qui peut aussi l'appeler lui, tout simplement. Comme ça, ça ne va pas lui permettre... sur ses courses, il ne paiera pas un montant

pour le répondant, il va être totalement autonome. La loi aujourd'hui lui permet de faire ça, puis il n'y a aucune barrière à l'entrée ou elles sont très, très minimes.

Moi, j'essaie maintenant ici, autour de la table, de trouver qu'est-ce qui pourrait... quels seraient les risques, mais vous, vous n'avez aucune crainte pour aucun risque, dont celui que je suis en train de vous dire, c'est-à-dire qu'il va travailler même avec le lanternon, mais, quand il va... des fois, il va faire des courses que ça va être par son réseau personnel qu'il s'est fait ça. Et c'est possible, c'est un risque qui existe.

M. Bonnardel : Mme la députée, là, je comprends un peu votre question...

Mme Ghazal : C'est bien, il va...

M. Bonnardel : Dites-vous une chose, si on met le lanternon, il y a un taximètre qui fonctionne. On s'entend que tous les Québécois qui ont déjà pris le taxi savent très bien que, si on embarque dans le taxi, il y a un taximètre, j'embarque, je pèse sur le bouton, ça démarre. Il est vrai, il pourrait arriver qu'un certain X, Y, décide de ne pas mettre le lanternon, puis il a une clientèle un peu plus maison, et il reçoit un coup de téléphone, puis il fait du taxi sans le lanternon. C'est possible. Aujourd'hui, il y en a, il pourrait y en avoir demain. Malheureusement, c'est à la SAAQ ou à certaines personnes de dire : On a Untel, là, qui fait du taxi non traditionnel ou qui vole le marché, si on peut dire ainsi, là. Bien là, je ne peux pas empêcher ça, puis on ne l'empêchera pas demain matin. Puis aujourd'hui, malheureusement, il y en a peut-être qui le font.

Mme Ghazal : Mais ce risque-là augmente. Est-ce que vous reconnaissez au moins que ce risque-là augmente en libéralisant à ce point?

M. Bonnardel : Non, je ne crois pas que, demain matin, parce qu'il y aurait plus... ou certaines régions qui vont être mieux desservies parce qu'il n'y a pas de chauffeur, que, soudainement, tout le monde, un matin, va décider de faire du taxi illégal.

Mme Ghazal : Peut-être pas tout le monde, mais il pourrait avoir une augmentation.

M. Bonnardel : Bien non, mais je comprends votre raisonnement, mais tu hèles le taxi, tu vois le «pocket number», tu vois le numéro, tu vois le visage, tu rentres dans le véhicule, tu es capable de faire un lien rapidement. Tu as ton application, ton téléphone, tu vois immédiatement le numéro de la plaque, la couleur du véhicule, le nom du chauffeur et son visage. Tu le vois arriver, là. Tu es capable rapidement de définir : C'est le bon ou ce n'est pas le bon. Alors, autant pour les applications qu'on connaît aujourd'hui que celles sur les différentes plateformes du Québec, c'est comme ça que ça fonctionne. Donc, je pense que les gens qui sont un peu habitués savent très, très bien que, rapidement, là, celui qui arrive, là, c'est le bon ou ce n'est pas le bon.

• (17 h 10) •

Mme Ghazal : Moi, le risque, je le vois surtout dans les secteurs les moins bien desservis, où est-ce que les gens, peut-être, se connaissent un peu mieux puis ils n'ont pas de service. Ce risque-là, je le vois plus avec cet enlèvement de toute barrière puis cette déprofessionnalisation de ce métier-là dans la perception des clients, parce qu'une des choses importantes que vous visez, c'est aussi les clients, de bien les servir. Je vois ce risque-là. Mais, bon...

M. Bonnardel : Il y aura toujours, je pense, pour les personnes plus âgées, une forme de sécurité de voir un taxi arriver avec le lanternon. Il est indéniable, la majorité des personnes qui sont moins habituées se sentent en sécurité. Ils voient le taxi arriver, il y a le lanternon, ils disent : O.K. Lui, il est correct. Mais, demain matin, celui qui va faire du taxi occasionnel, qui a le lanternon, là, il va avoir suivi les mêmes, mêmes, mêmes règles, là. Il n'aura pas passé par un «fast track», excusez de le dire ainsi, pour se dire : Aïe! Moi, je viens d'obtenir mon lanternon, mais je n'ai pas passé l'antécédent, je n'ai pas fait inspecter mon véhicule, j'ai eu... je me suis fait... j'ai perdu mon permis voilà trois... Écoutez, ça ne marche pas, là. Le gars ou la fille va devoir obligatoirement suivre les règles qui sont indiquées ici, là. C'est indéniable, là. Oui, le chauffeur comme on le connaît aujourd'hui sera dûment autorisé le lendemain, mais tout nouveau chauffeur devra obligatoirement passer au travers de ces règles.

Maintenant, j'en conviens que, pour une majorité de régions où il n'y a pas de service, les gens vont se sentir plus en sécurité quand ils verront un taxi, puis ça, tant mieux, là, tant mieux. Puis je ne vois pas pourquoi tout le monde, demain matin, déciderait de faire du travail au noir parce que la loi permet à quelqu'un aujourd'hui d'aller chercher son permis dans un laps de temps x avec un véhicule qui est propre, qui est vérifié, avec les antécédents, et tout ça.

Mme Ghazal : Bien, pour les vérifications des antécédents, et tout ça, puis s'assurer que ça soit bien fait, je sais qu'il y a d'autres articles où est-ce qu'on va pouvoir regarder ça. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, pas d'autres commentaires sur l'article 4? Est-ce que l'article 4 est adopté?

Une voix : Sur division.

Une voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le ministre, vous pouvez lire maintenant l'article 5.

M. Bonnardel : Alors, l'article 5, Mme la Présidente :

«Un répartiteur s'entend de quiconque répartit des demandes de course entre des chauffeurs par l'entremise soit d'une personne physique, soit d'un moyen technologique ne nécessitant pas l'intervention d'une telle personne.

«Lorsqu'un salarié répartit des demandes de course, l'employeur est réputé être le répartiteur.»

Donc, l'article 5 définit la notion de répartiteur pour les fins de l'application du projet de loi. La disposition proposée reprend en partie la définition d'«intermédiaire en services de transport par taxi» contenue dans l'actuelle Loi concernant les services de transport par taxi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Alors, je vais quand même faire le lien avec les dernières conversations qu'on a eues. Si le ministre ne réalise pas qu'il détruit l'industrie traditionnelle du taxi en ayant dit tout ce qu'il a dit à date... Il y a une chose qui est vraie dans ce qu'a dit le ministre : Pour le chauffeur propriétaire, le lendemain, oui, c'est pareil dans une certaine mesure où il recevait des appels qui étaient répartis, il perd quand même la valeur de son permis. Et ça, il ne peut pas nier ça. Il ne peut pas nier ça. Il peut s'adresser, par sa loi, à la façon de recevoir une course, ce qu'il fait, c'est ce que ça fait, mais ça éteint la valeur de son permis. C'est ça qui change.

Maintenant, pour ce qui est de la distribution des courses, répartiteur. Alors, il est donc clair que la fonction du répartiteur dans la loi est de répartir des courses, oui ou non?

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Barrette : Il n'a pas d'autre fonction, notamment de formation?

M. Bonnardel : Si vous allez lire le document que je vous ai donné, M. le député, le répartiteur, à la Commission des transports, doit faire une déclaration dont la forme et la teneur sont prévues par règlement, avoir un établissement au Québec. Voilà.

M. Barrette : Alors, je n'ai pas... Est-ce que la réponse peut être oui ou c'est non? Le répartiteur ne fait que répartir des courses, point, ne forme pas. C'est ça?

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Barrette : Alors, le ministre nous avait dit, dans une question précédente, là, qu'il pouvait donner la formation, puis l'autre pouvait en donner plus. On s'entend que, là, il y a eu un petit mélange dans les concepts par le ministre.

M. Bonnardel : Un répondant peut donner une formation additionnelle.

M. Barrette : Absolument. Mais le ministre avait dit : Le répartiteur aussi. C'est non. Le répartiteur répartit, point.

M. Bonnardel : Non, mais le répartiteur, M. le député, par courtoisie, pourrait, lui aussi, là. Écoutez, là, il faut bien comprendre que le répondant peut, lui, former de façon additionnelle ses chauffeurs. Si les répartiteurs... demain matin, là, les chauffeurs s'entendent pour dire : Nous, on souhaiterait une formation de huit heures de plus, pourquoi on empêcherait ça? Pourquoi j'empêcherais ça? C'est le choix.

M. Barrette : ...je n'ai pas parlé de ça.

M. Bonnardel : Non, mais vous venez juste de me dire que j'ai dit le contraire de ce que j'ai dit, là.

M. Barrette : Non. Ce que j'ai dit, c'est que, dans une question précédente, le ministre avait fait référence au fait qu'il y avait une formation qui venait du répartiteur. Il n'y en a pas dans la loi actuelle.

M. Bonnardel : Non, s'il le souhaite.

M. Barrette : Mais, même s'il le souhaite, ce n'est pas au répartiteur de donner la formation.

M. Bonnardel : ...pas obligé, non.

M. Barrette : Non, ce n'est pas une question d'être obligé ou non, c'est que ce n'est pas dans ses pouvoirs.

M. Bonnardel : Non. Il y aura une formation qui va être définie, qui va être définie par la loi et qui sera...

M. Barrette : Et qui est sous la responsabilité du répondant.

M. Bonnardel : Ou de la SAAQ.

M. Barrette : Ou de la SAAQ, s'il est indépendant.

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Barrette : On a bien établi une chose là, qui est un petit peu différente de précédemment, mais je n'en tiens pas rigueur au ministre.

Maintenant, une question très simple, puis là je ne veux pas une... j'aimerais ça avoir une réponse sur la question, là, et non quelque chose à côté, là : Est-ce qu'un répartiteur, quand on dit : «[Il] répartit [les] demandes de course entre [les] chauffeurs par l'entremise soit», «soit», là, je comprends que c'est exclusif. Est-ce que c'est vraiment exclusif dans l'absolu ou ça peut être les deux? Est-ce qu'à la fois... une entité décrite comme étant répartitrice peut avoir à la fois une répartition par l'entremise d'une personne physique et, en même temps, d'une technologie... Bon, je vais préciser pour que ce soit clair, là : Est-ce qu'il peut y avoir un dispatcher, comme qu'on connaît aujourd'hui chez un répondant, là, et, en même temps, une application?

M. Bonnardel : Bien sûr.

M. Barrette : C'est oui?

M. Bonnardel : Bien oui.

M. Barrette : Alors, pourquoi c'est... parce que «soit» et «soit», normalement, l'un exclut l'autre.

M. Bonnardel : Soit d'une personne physique, soit d'un moyen technologique ou les deux.

M. Barrette : Bien, c'est parce que je pense qu'il y a un petit problème de droit, là, de sémantique, là.

M. Bonnardel : Donnez-nous deux petites minutes, M. le Président.

Le Président (M. Provençal) : On va suspendre, s'il vous plaît.

(Suspension de la séance à 17 h 17)

(Reprise à 17 h 42)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre nos travaux jusqu'à 18 heures. M. le ministre. Là, c'est M. le député de La Pinière?

M. Bonnardel : C'est M. le député de La Pinière, oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je suis très heureux d'avoir soulevé un point fondamental pour l'article actuellement que l'on étudie, l'article 5, et le fondamental de mon argumentaire est sémantique, dans la même catégorie que le véhicule, mais ça, on ne reviendra pas là-dessus, je le dis avec humour.

Alors, Mme la Présidente, je dépose donc un amendement, qui se lit comme suit :

Article 5. À l'article 5 du projet de loi, dans le premier alinéa, là — c'est parce que, là, il y a une coquille, là, on va l'enlever manuellement :

1° supprimer, après «entremise» le mot «soit»;

2° supprimer «, soit» par «et»;

3° insérer, à la fin, «ou par l'une ou l'autre de ces façons».

Alors, je pense que le mieux pour ceux qui nous suivent sera de lire le texte tel que modifié. L'article 5 va se lire ainsi : «Un répartiteur s'entend de quiconque répartit des demandes de course entre des chauffeurs par l'entremise d'une personne physique et d'un moyen technologique ne nécessitant pas l'intervention d'une telle personne ou par l'une ou l'autre de ces façons.

«Lorsqu'un salarié répartit des demandes de course, l'employeur est réputé être le répartiteur.»

Alors, Mme la...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député, vous avez lu, au deuxième alinéa, «supprimer» au lieu de «remplacer».

M. Barrette : C'est-u vrai?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, oui. Alors, c'est parce que la...

M. Barrette : Alors, je vais recommencer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non.

M. Barrette : Non?

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est correct. Vous pouvez me faire confiance.

M. Barrette : Ah! O.K. Mais j'aurais aimé recommencer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ça va. Allons-y.

M. Barrette : Alors, explications. Alors, Mme la Présidente, avant que nous suspendions, j'avais soulevé le fait que la rédaction de l'article faisait en sorte que les deux moyens étaient exclusifs l'un de l'autre dans la façon de l'avoir rédigé, et manifestement, ici, on a corrigé la situation en permettant les deux cas de figure, c'est-à-dire soit un des deux ou les deux. Alors, je pense que c'est assez explicite en soi.

Maintenant, j'aurais d'autres commentaires à faire, à moins que le ministre ait, lui, des commentaires à faire à cette étape-ci. Parce que, là, ce n'est pas un commentaire que je vais avoir à faire, c'est une question.

M. Bonnardel : ...

M. Barrette : O.K. Alors donc, là, tel qu'amendé, le ministre, je pense, va être d'accord avec l'amendement, et on comprend donc qu'un répartiteur peut utiliser les deux moyens technologiques en même temps. Et, quand on dit «en même temps», c'est à tout moment, par exemple, de la journée. Un chauffeur qui est dans l'organisme — c'est comme ça qu'on dit, hein? — dans l'organisation, dans le système, un chauffeur qui est dans le système, lui, peut accéder à des courses maintenant, potentiellement, j'entends, là, maintenant de trois manières. Est-ce qu'on se comprend bien? Là, je vais être plus précis dans ma question.

Aujourd'hui... Non, le jour où cette loi-là est adoptée, un chauffeur qui fait partie d'un système pourra avoir accès à une course à tout moment, soit par le hélage, soit par une application, soit par une répartition, en même temps, le hélage étant réservé au lanternon, on s'entend, là, ça, c'est correct. Mais c'est parce... Et la raison pour laquelle, Mme la Présidente, j'insiste là-dessus, c'est, parce qu'à un moment donné dans nos discussions et dans les consultations particulières ce n'était pas concurrent ou, du moins, bien des gens n'avaient pas compris ou avaient même compris le contraire, soit on était dans une application, soit on était hélé ou réparti. Là, on comprend, là, que, d'une façon formelle, un chauffeur qui est dans un système qui offre les deux modalités, donc... parce que tout le monde ne l'offre pas, va pouvoir accéder en même temps aux deux modalités.

M. Bonnardel : Alors, c'est ça. Si le chauffeur de taxi, exemple, est sous l'égide d'un répondant, l'exemple qu'on a donné tantôt de Taxi Montréal, il peut être hélé, réservé exclusivement au taxi, il peut être appelé, réparti, il peut aussi être appelé par un moyen technologique, le téléphone.

M. Barrette : Alors, ça, ça ouvre la porte à un certain nombre de choses, là, ça veut dire qu'en quelque part, là... Et là on parle de cas de figure. C'est ça, le problème avec les projets de loi, c'est parce qu'on essaie de couvrir tous les cas de figure, ce n'est jamais possible. Alors, ça, ça veut dire qu'un chauffeur qui est à un poste d'attente peut partir de son poste d'attente sur une demande de course sur son application? O.K. Alors...

Une voix : ...

M. Barrette : Non, c'est correct. Et ça, ça veut aussi dire ipso facto, là, qu'un répondant, lui, qui a cette responsabilité-là... Parce que le répondant, là, à quelque part, là, ce ne sera pas du bénévolat, là. Il ne va pas faire ça, le répondant, pour le fun de faire ça, là. Lui, il ne pourrait pas imposer de règles, par exemple, puis le projet de loi, je ne pense pas qu'il traite de ça, là, mais il ne serait pas souhaitable qu'un répondant impose une règle à ses chauffeurs en disant : De telle heure à telle heure, tu vas juste faire de la répartition, et ainsi de suite, là. Moi, je pense que je déborde un peu, là.

M. Bonnardel : Le répondant, s'il a un fournisseur qui fait le boulot de répartiteur, bien, il faut que ce soit 24 sur 24, là.

M. Barrette : 24 heures sur 24 heures, 24 sur 24, un chauffeur, dans un système, peut, lui, choisir sa course, potentiellement, j'entends, là, parce qu'il n'y a pas d'exclusion, là. Si le répartiteur qui est dépendant d'un répondant offre

des courses qui arrivent de deux manières pour le répartiteur, parce que le répartiteur ne va pas faire du héliage, lui, il va faire de la répartition standard par la radio et/ou une application... en fait, et une application, le chauffeur, lui, va prendre celui qui fait son affaire à ce moment-là. Mais je fais juste le dire comme ça, là. Le reste, c'est des cas de figure qui vont être à l'intérieur du système.

Maintenant, je vais juste faire une parenthèse, là, puis là le ministre va m'en tenir rigueur, je le sais, mais je suis obligé de le dire encore une fois, là, quand le ministre dit que ça ne change rien pour le chauffeur propriétaire, je vais refaire la phrase du ministre, là : 90 % des chauffeurs sont des chauffeurs propriétaires d'un seul véhicule de permis de taxi, un véhicule, un permis, un chauffeur. Le jour où ils tombent dans ce système-là pour ce qui est d'avoir accès à des courses, bien, c'est vrai que ça ne change pas beaucoup de choses, parce que la répartition est encore là, en plus, il y a une application qui est concomitante, et non on passe d'un à l'autre, c'est concomitant, c'est en même temps, et il perd la valeur de son permis.

Alors, quand le ministre nous dit : Ça ne change rien à ce monde-là, on fait, nous, article par article, la démonstration que ça change tout pour ce qui est de la valeur du permis. Mais, pour l'accès à une course, je veux bien, puis, encore là, on verra plus loin qu'il y a des problèmes pareil en ce qui me concerne, mais force est de constater que la perte de la valeur du permis est un méchant changement pour ce monde-là.

Maintenant, ça m'amène à une... Bien là, je vois qu'il y a une note qui s'écrit. Peut-être que je vais attendre la note, qui va s'exprimer par la voix du ministre.

• (17 h 50) •

M. Bonnardel : ...s'écrit des choses lui-même.

M. Barrette : C'est une note personnelle pour ce soir avant de se coucher?

Des voix : Ha, ha, ha!

M. Barrette : Non, c'est correct, c'est correct. C'est une note personnelle, là, je comprends. Ho!

Alors là, je vais poser la question qui tue, là. Et là, M. le ministre, ne le prenez pas mal, je ne vous prête pas d'intentions, Mme la Présidente, je ne prête d'intentions à personne, mais, demain matin, là, Uber ou Lyft pourraient être sur notre marché et offrir une répartition radio aussi.

M. Bonnardel : Peut-être. Ce n'est pas un modèle d'affaires qu'eux utilisent, à ma connaissance, ailleurs dans le monde.

M. Barrette : Non, non, je ne fais qu'exprimer une possibilité que la loi n'interdirait pas. Pardon?

M. Bonnardel : ...vous parlez d'une forme de radiorépartition, là?

M. Barrette : Oui, oui, une forme de répartition non applicative.

M. Bonnardel : Bien, écoutez...

M. Barrette : Ils peuvent, là, par loi.

M. Bonnardel : ...s'ils le souhaitent, peut-être. Mais, encore une fois, ce n'est pas un modèle qu'eux... Je ne vois pas en quoi le...

M. Barrette : Bon, c'est... Peut-être que quelqu'un à un moment donné aura une vision impériale du taxi. Téo Taxi, peut-être?

M. Bonnardel : Bien, Téo Taxi était un répartiteur.

M. Barrette : C'est un commentaire que je fais, là, je... En fait, je ne demande même pas que le ministre me réponde, ce n'est pas nécessaire. Mais je fais quand même le point, là, en... ce point-là, là, qui est un point pour moi qui est important, hein, à savoir qu'il y a bien des gens qui avaient la perception que c'était un et/ou l'autre, là. Là, ce que ça vient définir d'une façon absolument formelle... que c'est au choix du répondant — parce que c'est le répondant qui a la responsabilité ultime, là — c'est au choix du répondant de décider s'il a les deux ou un des deux. Ça, c'est clair, là. Ça ne peut pas être plus clair que ça. Puis je pense que le ministre peut-être aujourd'hui va être d'accord que, dans ce système-là, la perte de la valeur du permis est un changement significatif. Est-ce que, M. le ministre, vous pensez ça?

M. Bonnardel : Bien, écoutez, M. le député, c'est pour ça qu'on a modifié... voilà quelques semaines déjà, on a parlé de la redevance.

M. Barrette : Donc, le ministre est d'accord avec moi que la perte de la valeur du permis est quelque chose de significatif.

M. Bonnardel : On a décidé de changer, M. le...

M. Barrette : C'est un méchant changement!

M. Bonnardel : On a décidé de changer... de moderniser le modèle d'affaires, comme je vous l'ai maintes et maintes fois mentionné, en allégeant, dans une certaine mesure, les règles pour permettre la pérennité de l'industrie, pour s'assurer qu'une grande majorité, sinon la totalité des chauffeurs fassent plus de sous et qu'ils... Nécessairement que, demain matin, on protège l'industrie comme on la connaît aujourd'hui. C'est ce que j'ai mentionné maintes et maintes fois et c'est ce que je continuerai de dire.

M. Barrette : Et moi, je maintiens à dire qu'on ne protège pas l'industrie telle qu'elle était par rapport à la valeur réelle, là, marchande, de 2015, des permis. Ça, on ne protège pas ça, là, parce que la question va toujours être, à la fin : Quand bien même on débat dans ce projet de loi là d'un nouvel environnement d'affaires dans lequel, puis là on en reparlera plus loin dans le projet de loi, des gens sont bien ou pas bien, pour toutes sortes de raisons, puis là il y aura bien des raisons pour dire qu'ils ne sont pas bien, il n'en reste pas moins qu'au moment où on se parle, là, dans l'exercice que l'on fait, il y a une perte substantielle de valeur, puisqu'il y a abolition des permis, qui n'est actuellement pas compensée à la hauteur de 2015. Ça, c'est une affirmation qui est... Ce n'est même pas une affirmation, c'est le constat d'un fait. Est-ce que le ministre est d'accord avec ce constat?

M. Bonnardel : Là, Mme la Présidente, le député essaie de faire indirectement ce qu'il ne peut pas faire directement. Ça fait partie un peu de l'amendement qui a été refusé au début de la journée.

M. Barrette : ...

M. Bonnardel : Alors, j'ai répondu, là, qu'on aura des discussions sur les redevances un peu plus loin dans le projet de loi. Voilà.

M. Barrette : Mais, Mme la Présidente, je vous soumetts que je fais directement ce que je souhaite faire directement, là. Je ne fais pas indirectement rien du tout, là. Je ne fais que statuer l'évidence. Quand le ministre dit que ça ne change rien dans l'industrie, ce n'est pas vrai. C'est vrai que ça... Ce n'est pas le mégachangement pour ce qui est de l'accès à la course, mais c'est le mégachangement pour ce qui est de la valeur du permis, qui est partie intrinsèque de l'écosystème de l'industrie du taxi traditionnel. Ça, qu'on ne vienne pas me dire que ça ne change pas, d'une part. Et, d'autre part, je pense que c'est un fait qui est admis par le ministre, peut-être...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Beauce-Nord voudrait dire quelque chose.

M. Provençal : ...M. le député de La Pinière, je pense qu'on s'éloigne beaucoup de l'amendement qui est sur la table présentement.

M. Barrette : Quel est le règlement invoqué, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député, un député a 20 minutes pour s'exprimer et il peut s'exprimer pendant...

M. Provençal : Mme la Présidente, je suis en parfait accord que le député de La Pinière a droit à son temps, en autant qu'on est toujours sur l'amendement. C'est simplement ce que je voulais souligner. Merci.

M. Barrette : Mais, Mme la Présidente, je remercie notre collègue d'invoquer ce point-là puisque je suis... Je dois être sur l'amendement, moi aussi, puisque, depuis le début, à chaque amendement, le ministre fait référence à ce qu'on a qualifié de faire indirectement ce que je voudrais faire directement.

Alors, je prends le même chemin que le ministre, c'est-à-dire de parler de cet impact-là que le ministre a le droit d'exercer. Je fais la même chose que lui et je fais simplement souligner que, lorsqu'il dit que ça n'a pas d'impact majeur, demain matin, c'est comme la veille, ce n'est pas vrai. Ce n'est pas vrai. Demain matin, là, l'accès à la course va changer. D'aucuns pourraient dire minimalement, d'autres diraient de façon majeure. Puis ça, on y reviendra, là.

Là, ici, 5 est un article qui, comme 4, comme 3, comme 2, qui nous amène à d'autres articles beaucoup plus détaillés. Mais aujourd'hui on peut voir clairement, là, n'importe qui qui nous suit, là, puis qui comprend ce qui se passe, ce qui n'est pas toujours simple à comprendre, mais je pense qu'aujourd'hui auprès de ceux qui nous suivent on fait oeuvre utile pour les éclairer, bien, je pense qu'ils voient très clairement aujourd'hui qu'on ne les compense pas, les propriétaires de taxi, à la hauteur de leur valeur au début de cette histoire, qui a commencé en 2015 et qui va se terminer potentiellement dans les prochaines semaines. Puis c'est tout ce que je dis, et ça, je pense que c'est factuel.

Mme la Présidente, je vois des interrogations dans votre regard ainsi que de Mme la secrétaire. Est-ce que je n'ai plus de temps? C'est-u ça?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, oui, vous avez encore du temps. C'est que je voulais avoir quelques explications par rapport au...

M. Barrette : Ah! O.K. Bon, parfait. Alors, je continue. Alors donc...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...distraction pour vous.

M. Barrette : Non, mais c'est une distraction positive, surtout à l'heure tardive à laquelle nous sommes rendus. À, théoriquement, trois minutes de la fin de nos travaux, c'est une distraction que je considère comme étant bienvenue. Je ne voudrais pas empêcher mes collègues des autres...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...vous devriez rester sur l'amendement.

M. Barrette : Oui, je le sais, mais...

Des voix : ...

M. Barrette : Je vais rester sur l'amendement, mais, avant de continuer, je regardais mes collègues pour voir s'ils voulaient prendre la parole. Gracieusement, je leur...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...M. le député.

M. Barrette : Bien, justement, c'est est... j'allais vous suggérer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : ...un point. Ce n'est peut-être pas là-dessus, parce que je pense que tout le monde est d'accord avec l'amendement, même le gouvernement, c'était par rapport à... Je sais qu'on ne peut pas revenir, là, mais je fais... je m'essaie. Pour l'article 4, tout le monde était d'accord que ce n'était pas très bien écrit et c'était extrêmement difficile de le comprendre, qu'il nous fallait un document qu'on laissait confidentiel, et tout le monde était donc d'accord qu'on l'écrive, mais on l'a comme voté, puis ça m'a échappé, tel quel. Est-ce qu'il y a une façon, vu que vous hochiez de la tête... là, je ne sais pas si c'était parce que vous approuviez ce que je disais ou si c'était juste parce que vous écoutiez, M. le ministre, parce que... Et donc est-ce que c'est possible...

Une voix : ...

Mme Ghazal : Oui. Est-ce que... Il est vraiment rendu tard. Donc, est-ce que c'est possible qu'il soit réécrit en meilleur français que ça ou... Parce que vous étiez d'accord, puis là on l'a comme voté parce qu'on l'a compris après beaucoup d'explications puis après avoir eu cette grille-là. Est-ce que c'est trop tard? Parce que n'importe qui qui va le lire, on...

Une voix : ...

Mme Ghazal : Non, le 4. Je sais, je reviens en arrière, là. Est-ce que c'est quelque chose de possible, vu qu'ici il y avait une erreur, justement, qui a été proposée pour l'article 5, et tout le monde va voter pour, donc je me dis que, pour l'article 4, tout le monde s'entendait que ce n'était pas clair et qu'il fallait le réécrire ou il est rendu trop tard, il va rester incompréhensible comme ça?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, il faudrait un consentement pour revenir, reculer.

Mme Ghazal : On pourrait...

Des voix : ...

M. Bonnardel : ...l'article 4 amène d'autres articles, un peu plus loin, qui expliquent pourquoi on écrit cet article comme tel. Je pense que, oui, on a pris le temps d'en discuter, de vous l'expliquer. Bien, je ne vois pas pourquoi on reviendrait, là, pour le réécrire, là.

Mme Ghazal : ...question de formulation, surtout. Tout le monde s'entendait que ce n'était pas...

M. Bonnardel : Oui, mais je suis...

Mme Ghazal : Mais on a comme...

M. Bonnardel : Vous le savez, là, je suis pragmatique, là. Je n'ai pas l'intention de rester ferme sur tout. Alors, s'il y a des situations comme il vient d'arriver pour l'amendement, là, on va travailler pour améliorer, si on peut.

M. Barrette : ...

M. Bonnardel : Pas de consentement...

M. Barrette : ...

M. Bonnardel : Exactement, M. le député.

Des voix : ...

Une voix : Bon, bien, on va suspendre.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, écoutez, il n'est pas encore 18 heures tout à fait, quelques secondes avant... Là, il est 18 heures.

Alors, je suspends jusqu'à demain matin, 9 h 30. Bonne soirée à vous tous et à vous toutes. À demain.

(Fin de la séance à 18 heures)