



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 29 août 2019 — Vol. 45 N° 26

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le
transport rémunéré de personnes par automobile (5)

**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 jeudi 29 août 2019 — Vol. 45 N° 26

Table des matières

Étude détaillée (suite)

1

Intervenants

Mme Christine St-Pierre, présidente
Mme Agnès Grondin, vice-présidente

M. François Bonnardel
M. Gaétan Barrette
M. Jean Rousselle
Mme Ruba Ghazal
M. Joël Arseneau
M. Claude Reid
M. Denis Tardif
M. Robert Bussière
M. Vincent Caron
M. Mathieu Lemay
M. Ian Lafrenière
M. Gregory Kelley

* M. Claude Bergeron, Société de l'assurance automobile du Québec

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le jeudi 29 août 2019 — Vol. 45 N° 26

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (5)

(Neuf heures trente-deux minutes)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, bonjour, tout le monde. Bienvenue à cette commission parlementaire qui traite du projet de loi n° 17.

Donc, ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des travaux 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, M. Campeau (Bourget) est remplacé par M. Bussière (Gatineau); Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice) est remplacée par M. Lafrenière (Vachon); M. Benjamin (Viau) est remplacé par M. Kelley (Jacques-Cartier); et Mme Montpetit (Maurice-Richard) est remplacée par M. Rousselle (Vimont).

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, merci. Donc, lors de l'ajournement de nos travaux, hier, les discussions portaient sur un amendement proposé à l'article 9 par M. le ministre, et Me Bergeron, de la SAAQ, répondait à une question posée par M. le député de La Pinière.

M. le député de La Pinière, pourriez-vous reposer votre question afin de nous remettre en contexte, s'il vous plaît?

M. Barrette : Moi, que je remets en contexte...

Une voix : ...

M. Barrette : Oui, oui, c'est moi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est vous qui posiez la question, oui.

M. Barrette : Alors, la question était, ou plutôt le contexte de la question était...

Une voix : ...

M. Barrette : Tout à fait, je m'en souviens. J'allais le remettre en contexte. J'attendais que Me Bergeron puisse avoir le temps...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Excusez-moi, j'aurais besoin d'un consentement pour pouvoir permettre à Me Bergeron de revenir à la table. Ça va? Excusez-moi, je vous ai coupé la parole, M. le ministre.

M. Barrette : Consentement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Allons-y.

M. Barrette : Alors, nous avons entamé une conversation, puis effectivement, Mme la Présidente, là, je pense qu'il y a lieu de prendre quelques minutes pour nous remettre en contexte. Alors, c'est ce que je vais faire.

Alors, je vais donc relire l'amendement proposé au premier paragraphe. L'amendement se lit comme suit : «Elle est titulaire — la personne, "elle" pour la personne — depuis au moins douze mois d'un permis de conduire d'une classe appropriée selon le Code de la sécurité routière — on a débattu de ça puis on a terminé là-dessus, sur cet élément-là de la phrase — et les règlements pris pour son application et elle n'a fait l'objet d'aucune sanction visée à l'article 106.1 de ce code dans les douze [derniers] mois précédant la demande non plus qu'au moment du dépôt de celle-ci.»

Alors, quand on va voir à l'article 106.1, on constate qu'on fait référence à une personne qui a vu son permis de conduire révoqué ou suspendu pour une raison x. Les raisons, de mémoire, ne sont pas définies, là. Je vais peut-être ressortir le texte pour le vérifier. Et j'avais posé la question suivante... On comprend 106.1 et on comprend l'intention du ministre de dire : La personne n'aura pas la désignation recherchée si, dans les 12 derniers mois, par exemple, une personne aurait été l'objet d'une révocation ou d'une suspension, par exemple, pour conduite avec facultés affaiblies ou quelque chose de ce genre-là, un crime quelconque, là, bon, ce sont des conditions.

Et là j'avais posé la question bien simple : Une personne qui aurait vu son permis suspendu, révoqué, là, le terme, on est en train de débattre de ça, dans les 12 derniers mois pour un oubli... Puis j'avais donné comme exemple : un individu

part en vacances pendant trois semaines, c'est la date de renouvellement de son permis, il perd son permis parce qu'il ne l'a pas payé. Est-ce qu'à ce moment-là, pour un oubli que je qualifierai de nature administrative, et certainement à l'opposé des raisons qu'on comprend dans le projet de loi de ne pas donner une désignation à quelqu'un qui aurait un passé inapproprié, est-ce que cette personne-là, à cause de la rédaction de l'article, va être pénalisée?

Et là on avait commencé la discussion. Le ministre avait dit non. Il avait eu un petit oui puis il avait eu un petit non. Puis là Me Bergeron a été appelé à l'avant-scène, et il est maintenant à l'avant-scène, et va nous expliquer la patente.

M. Bergeron (Claude) : Mme la Présidente...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Veuillez redécliner votre nom et votre titre, s'il vous plaît.

M. Bergeron (Claude) : Oui. Me Claude Bergeron, avocat légiste à la Société de l'assurance automobile du Québec. Alors, quelqu'un qui a oublié de payer son permis pour une durée de trois semaines n'aura pas de révocation ou de suspension de son permis de conduire. Donc, il saura simplement qu'il aura à payer son permis, puis là il va pouvoir obtenir son autorisation de faire du transport rémunéré de personnes.

M. Barrette : Mme la Présidente, hier, je me souviens que, dans son élan, littéralement, des dernières secondes de notre commission, Me Bergeron a fait référence à des articles. C'est parce que, là, j'ai un problème de compréhension. Moi, pour moi, quand on ne paie pas notre permis de conduire, il est... peut-être que je n'ai pas le bon terme, si ce n'est pas «suspension» ni «révocation», c'est quoi, le terme?

M. Bergeron (Claude) : Si la personne conduit, alors, passé l'échéance, alors qu'elle l'a oubliée, elle est passible d'une infraction si elle se fait arrêter par la police.

M. Barrette : Ah! donc son permis est encore valide en bonne et due forme.

M. Bergeron (Claude) : En autant qu'elle ne conduise pas, il n'y a pas de révocation ou de suspension comme telle. C'est seulement si elle conduit qu'elle est passible d'une infraction.

M. Barrette : O.K. Je pense que la majorité des gens ne comprennent pas ça. Moi, je fais partie de la majorité. Alors, on peut avoir un permis qui n'est pas révoqué, mais qui n'est pas utilisable?

M. Bergeron (Claude) : Exactement.

M. Barrette : Eh bien, je prends quelques moments pour manifester mon étonnement.

Des voix : ...

M. Barrette : Je compte les bateaux. Alors, non, non, mais j'ai de la misère avec... Ça, c'est écrit dans un texte, ça?

M. Bergeron (Claude) : Bien sûr.

M. Barrette : Pouvez-vous m'indiquer le...

M. Bergeron (Claude) : 93.1 du code...

M. Barrette : Je m'excuse?

M. Bergeron (Claude) : 93.1 du Code de la sécurité routière.

M. Barrette : Parfait. Est-ce que vous permettez, Mme la Présidente...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que vous avez une expérience à partager?

M. Barrette : Je l'ai dit, je l'ai dit, vous savez que j'ai déjà été jeune, moi. Ce n'est plus le cas.

M. Bergeron (Claude) : Je peux vous lire le texte aussi.

M. Barrette : La loi existait puis... Par contre, vous savez, moi, ma fête, c'est l'été, ça fait que...

La Présidente (Mme St-Pierre) : On va revenir à l'amendement, M. le député.

M. Barrette : Oui, oui. Alors, je m'en vais à 93.1. Est-ce que Me Bergeron, parce que, là, il est long, l'article, là, il peut-u m'indiquer où est-ce que c'est, là?

Des voix : ...

M. Barrette : Mme la... Bien, je vais laisser conciliabuler, là...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Me Bergeron, on vous a demandé où était... à quel endroit, dans l'article...

M. Bergeron (Claude) : Oui, c'est le premier alinéa, dernière phrase.

M. Barrette : Alors, la dernière phrase se lit ainsi, là, ce que vous m'indiquez : «À défaut de paiement à la date d'échéance — eh que ça me rappelle des souvenirs — ou à défaut d'avoir...»

Des voix : ...

M. Barrette : La vingtaine. Il faut que jeunesse se passe.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Plusieurs années.

M. Barrette : Oui, oui, vraiment plusieurs années, Mme la Présidente. Je vous remercie d'insister sur le «plusieurs années». On est dans le même club, hein? «À défaut de paiement à la date d'échéance ou à défaut d'avoir avisé la société, avant cette date, de son intention de payer par prélèvement automatique — je pense que ça devrait être au pluriel, hein, "par prélèvements automatiques", mais, en tout cas, peu importe — le titulaire ne peut, à compter du premier jour suivant la date d'échéance et sans autre avis, conduire un véhicule routier.» Oui, mais ça, ça ne dit pas qu'il n'est pas révoqué.

M. Bergeron (Claude) : Bon, c'est une interdiction, de par la loi, de conduire, et il est passible d'une amende si...

M. Barrette : Ça, je comprends. J'ai été jeune, je l'ai dit, et alors... O.K., alors c'est quand que c'est révoqué?
• (9 h 40) •

M. Bergeron (Claude) : Non, il n'y a pas de... Comme on dit, comme le ministre l'a dit, s'il y a un oubli, un simple oubli, là, puis s'il ne conduit pas, il n'y a pas de révocation du tout, là. Il s'agit tout simplement qu'il paie, puis là il va pouvoir obtenir son autorisation de... C'est seulement s'il conduit que, là, il peut se faire... il est passible d'une amende.

M. Barrette : Et, même s'il a une amende, il ne sera pas révoqué non plus, ça va être juste une amende?

M. Bergeron (Claude) : C'est ça.

M. Barrette : O.K., eh bien, merci, Mme la Présidente, merci, Me Bergeron, j'ai appris quelque chose.

Une voix : ...

M. Barrette : Non, ça, je l'ai appris il y a plusieurs années.

Une voix : ...

M. Barrette : Oui. Non, mais vous ne le saviez pas, nous autres non plus, hein?

Une voix : ...

M. Barrette : Non, non, mais c'est parce que ce n'était pas une révocation, là, non, pas la mienne, celle du projet de loi.

M. Bonnardel : Si, exemple, vous avez... Dans votre passé, si vous avez oublié de payer votre permis, on va vous envoyer des avis comme quoi vous avez oublié, mais, si vous continuez d'oublier de payer, au bout de 90 jours, là, il y aura suspension.

M. Barrette : Ah! là, il serait révoqué. J'ai été jeune, mais pas idiot, quand même, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci. Est-ce que c'est tout pour Me Bergeron?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, M. le député de Vimont.

M. Rousselle : Juste une question d'information. La SAAQ, est-ce qu'elle a l'obligation d'envoyer le renouvellement à chaque personne au Québec?

M. Bergeron (Claude) : Il n'y a pas d'obligation d'envoyer l'avis de paiement, non.

M. Rousselle : Donc, ça se peut fortement qu'il y ait des gens qui n'en reçoivent pas du tout?

M. Bergeron (Claude) : On a prévu, là... Il y a une mention sur le permis, là, pour prévenir les oublis, là, qu'il y a un paiement exigé à la date anniversaire.

M. Rousselle : Donc, je comprends que c'est la responsabilité de la personne. Ça, je le sais par mon passé. Puis moi, bien, j'avais un père qui était à la Sûreté du Québec, je n'avais pas d'affaire à oublier mon permis. Je peux vous dire que ça aurait mal été à la maison. Mais, oui, c'est une autre chose, là. Mais juste pour vous dire que c'est que...

M. Barrette : ...la même jeunesse.

M. Rousselle : Bien, non, c'est ça, on n'a pas eu la même jeunesse.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pouvez-vous rester sur le dossier, s'il vous plaît?

M. Rousselle : Oui, mais c'est juste pour revenir sur l'envoi. Donc, ça se peut que ce n'est pas une obligation de la SAAQ d'envoyer un document pour rappeler à la personne que son permis est échu.

M. Bergeron (Claude) : Non, ce n'est pas une obligation dans la loi. Mais, je dois dire, il y a quand même une pratique qui s'est développée depuis moult années, où on envoie systématiquement aux gens des avis de paiement.

M. Rousselle : Mais ça se peut que ça ne se fasse pas, parce que, dans mon cas, je vous le dis tout de suite, ça s'est déjà fait... pas vous pogner en piège, là.

M. Bergeron (Claude) : Nous, on tient... Le code prévoit que la personne, s'il y a un changement d'adresse, doit nous informer du changement d'adresse dans les 30 jours du changement. Donc, normalement, nous, on envoie les avis de paiement à l'adresse que la personne nous a donnée. Donc, normalement, elle devrait recevoir ses avis de paiement.

M. Barrette : Alors donc, si je prends... Puis, Mme la Présidente, pour ce qui est de l'amendement, le ministre m'a invité à traiter de ma gouverne personnelle. Alors, je me suis senti autorisé à prendre quelques instants, à l'invitation du ministre, de sortir de l'amendement, mais, que voulez-vous, c'est de sa faute. Maintenant, le ministre a aussi dit, et là si j'ai bien compris : Après 90 jours, là, il y a une révocation. C'est ça que le ministre a dit, là. Vous aussi, vous avez semblé acquiescer, là.

M. Bergeron (Claude) : C'est un pouvoir administratif.

M. Barrette : Mais ça arrive-tu ou ça n'arrive pas, là?

M. Bergeron (Claude) : Comme on dit, c'est prévu à l'article 573.0.1 que c'est un pouvoir administratif de révoquer l'autorisation si la personne...

M. Barrette : Non, je comprends, mais est-ce que ça s'exerce automatiquement?

M. Bergeron (Claude) : Bien, je ne peux pas, là, jurer que ça se fait automatiquement.

M. Barrette : Bien, on va aller voir. C'est 573?

M. Bergeron (Claude) : 573.0.1 prévoit que la SAAQ peut révoquer l'autorisation.

M. Barrette : Donc, ce n'est pas un automatisme?

M. Bergeron (Claude) : Ce n'est pas un automatisme.

M. Barrette : Et il peut... Quels sont les critères qu'il va utiliser? Parce que, là, dans ce cas de figure là, une personne qui oublie, là, je comprends que ça serait un cas exceptionnel, là, mais, quand même, on est là pour prévoir ça. Alors, une personne qui oublie n'est pas révoquée, donc peut avoir... va pouvoir être nommée, autorisée à être chauffeur sur un oubli en dedans de 90 jours. Ça veut dire que, quand la personne va remplir le formulaire, elle va dire : Je n'avais pas... Qu'est-ce qu'elle va dire en remplissant le formulaire? Après ça, j'ai une deuxième question. Mais disons que, sur le plan général, là, une personne qui oublie de payer à sa date et puis que, là, est dans une situation d'infraction, entre guillemets, là, va quand même pouvoir être autorisée par la SAAQ à être nommé chauffeur. Elle ne peut pas ne pas nommer sur la base de 106.

M. Bergeron (Claude) : C'est-à-dire que, là, c'est pour ça que j'avais parlé hier de 573.0.1. Dans le fond, j'avais devancé un peu le débat au paragraphe 6°, où elle va être bloquée. On n'aura pas son autorisation, parce que 573.0.1 prévoit que, quand quelqu'un est en défaut de paiement, on refuse de délivrer toute autorisation à la SAAQ.

M. Barrette : C'est pour ça que vous supprimez le 6°.

M. Bergeron (Claude) : C'est ça.

M. Barrette : Bon, là, 6° est supprimé avec cet amendement-là.

M. Bergeron (Claude) : Oui.

M. Barrette : Bon, alors là on retombe automatiquement à 1° pour ce cas de figure là.

M. Bergeron (Claude) : Bien, c'est-à-dire, autrement dit...

M. Barrette : Si 6° restait, là, si 6° demeurerait, ça veut dire qu'une personne qui ne veut pas payer ne peut pas être nommée chauffeur.

M. Bergeron (Claude) : Exactement.

M. Barrette : Bon, alors vous avez enlevé 6°, bien oui, parce que, là...

M. Bergeron (Claude) : Oui.

M. Barrette : ...vous enlevez 6°. La situation qui était prévue à 6° est traitée par ce dont on parle maintenant. Alors, ce dont on parle maintenant, ça signifie qu'une personne qui n'a pas payé en temps opportun, sur le plan réglementaire, si c'est ça qui fait que la personne ne peut pas conduire, on ne va pas ne pas la nommer chauffeur sur cette base-là...

M. Bergeron (Claude) : En vertu de 573.0.1...

M. Barrette : ...parce que c'est un «peut».

M. Bergeron (Claude) : O.K., à 573.0.1, oui, il y a un «peut». On peut révoquer, mais le premier alinéa prévoit qu'en cas de défaut de paiement la SAAQ ne délivre aucune autorisation. Donc, ça va être en vertu du premier alinéa de 573.0.1 qu'on va bloquer l'autorisation de lui donner un... de faire du transport rémunéré de personnes.

M. Barrette : Bon, bien là, on vient de dire le contraire de ce que l'on a dit, là. Alors, moi, j'ai posé la question bien simple : Est-ce que, dans un cas d'oubli, on ne sera pas nommé chauffeur? La première réponse, la première, première réponse, ça a été : Oui, c'est-à-dire, vous ne serez pas nommé parce que... Puis là, après ça, ça a été : Non, c'est correct, il va être nommé pareil. Puis là vous me dites : On a enlevé 6°. Selon 6°, la personne n'aurait pas été nommée. Là, il y a quelques minutes, vous avez dit : Elle est nommée. Puis là vous me dites : En fonction de 573.0.3, elle ne sera pas nommée.

M. Bergeron (Claude) : C'est-à-dire, il s'agit simplement qu'elle paie...

M. Barrette : Parce que, là, on passe d'un à l'autre tout le temps, là.

M. Bergeron (Claude) : Elle n'a simplement qu'à payer son permis de conduire puis elle va être autorisée à conduire.

M. Barrette : Très bien. Donc, c'est ça, la réponse à la question, là, la personne ne sera... va être nommée à la condition qu'elle paie, alors qu'à 6°, qu'elle paie ou qu'elle ne paie pas, elle aura été... pas nommée. C'est ça?

M. Bergeron (Claude) : 6°, la même chose, c'est en cas de défaut de paiement. Alors, s'il n'y a pas défaut... Si la personne paie, il n'y a pas de défaut de paiement, donc le 6° ne s'applique pas.

M. Barrette : O.K., parfait. Alors donc, là, pour la procédure, pour l'individu qui veut être nommé le chauffeur, selon le paragraphe 1°, la personne sera nommée si elle est dans une situation où elle n'a pas payé. Si elle paie, maintenant, quand cette personne-là, là, va remplir son formulaire, qu'est-ce qu'elle fait? Il faut qu'elle le dise ou il faut qu'elle attende de payer avant d'envoyer son formulaire?

M. Bonnardel : Il faut que la personne...

M. Barrette : Non, non, je comprends. Donc là, elle ne peut pas...

M. Bonnardel : ...le payer, là, ça va de soi, là.

M. Barrette : Oui, oui, correct, c'est bon, O.K., merci, Me Bergeron.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, maître. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement proposé par le ministre? Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Moi, j'ai un commentaire, mas, comme on discute en blocs, ça va être plus sur la partie... le paragraphe 2°, où on parle de formation. J'ai une question par rapport à ça. Donc là, avec l'amendement, on ajoute, donc, que la personne ait complété une formation sur la sécurité, le transport des personnes handicapées et d'autres sujets, selon ce qui va être prévu par règlement. Est-ce que ça veut dire que tout le monde qui veut faire du transport de personnes, c'est une seule formation unifiée? Même si une personne ne fera pas de transport adapté de sa vie, dans la formation, il va y avoir du contenu de transport adapté? Donc, c'est, comme on dit, par défaut, une formation pour devenir... faire le transport de personnes, par défaut, tu fais cette formation-là.

M. Bonnardel : Mme la députée, il faut faire la distinction entre le transport adapté et pour les personnes handicapées. Donc, dans la formation qui sera retenue, uniforme, partout au Québec, il y aura une formation pour le transport des personnes handicapées.

Mme Ghazal : ...il va y avoir une autre formation, c'est un autre cours. Si je veux faire du transport adapté, donc je vais être un chauffeur spécialisé en transport de personnes adapté, alors je vais suivre une formation différente même si j'ai déjà une formation pour être un chauffeur qualifié, là, ou d'avoir l'autorisation, là, de conduire des personnes. Ça, c'est une autre formation?

• (9 h 50) •

M. Bonnardel : C'est ça. Donc, si tu fais du transport adapté avec un véhicule adapté, tu as une formation qui est distincte de celle que tu auras pour faire du transport rémunéré de personnes et qui, nécessairement, va amener une formation pour le transport de personnes handicapées.

Mme Ghazal : Parce qu'ici, quand je le lis, l'article 9, ça dit : «La société autorise à être chauffeur la personne qui lui transmet une demande d'autorisation recevable et qui remplit les conditions suivantes», parmi celles-là, suivre une formation qui porte sur la sécurité, le transport des personnes adapté et autres sujets.

Ça fait qu'on a l'impression que cette personne-là, même si elle ne veut pas faire du transport adapté, dans le contenu, il va y avoir du transport adapté. C'est ce que je comprends quand je le lis. Mais vous, vous dites que, non, si la personne veut faire du transport spécialisé en transport adapté, il faut qu'elle suive une autre formation. Mais ce n'est pas ça que je lis quand... Est-ce qu'il va y avoir...

D'ailleurs, ça me fait penser... Comme, hier, vous nous avez dit que vous alliez soumettre tous les amendements que vous avez par rapport au transport adapté. Est-ce que c'est quelque chose qu'on peut avoir? Parce qu'on ne les a toujours pas eus. Là, je sais, je saute du coq à l'âne, parce qu'en posant la question sur le transport adapté peut-être qu'ailleurs on parle des exigences supplémentaires qu'on exige à une personne pour faire du transport adapté.

M. Bonnardel : ...avant-hier, on est à finaliser les derniers amendements. Ils ne sont pas encore terminés. Dès qu'on va les avoir terminés, on pourra vous... Je n'ai pas l'intention de vous les donner à la dernière minute.

Mme Ghazal : Mais c'est parce que la journaliste du journal *Le Soleil*, hier, n'a eu peut-être pas tous les amendements, je ne me rappelle pas c'était quoi, la formulation dans son article, mais elle y a eu accès. Est-ce qu'on peut avoir accès à la même chose? Parce que nous, on y a accès goutte par goutte.

M. Bonnardel : Il ne faut pas comprendre que la journaliste a obtenu les amendements, là. C'est des principes, de ce que j'ai cru comprendre, là. Les amendements, je vous le dis, là, bien...

Mme Ghazal : Est-ce qu'on peut avoir les principes?

M. Bonnardel : Bien, je veux dire, on vous en a énuméré déjà quelques-uns, là, qui ont déjà été adoptés, là, depuis mardi. Alors, dans ce cas-ci, vous en avez un présentement.

Mme Ghazal : Bien, c'est ça, on les a un par un, donc, mais c'est juste pour être sûre de... Moi, quand je le lis, je ne lis pas qu'il y a une formation spécialisée, je lis que, pour être chauffeur, tu fais une formation, et, là-dedans, bien, on va te parler du transport adapté, de tout, puis c'est tout, tu es correct. Mais peut-être que, dans les autres articles, les amendements sur lesquels vous êtes en train de travailler, il y a d'autres articles qui vont en parler, mais je ne le sais pas. On ne les a pas, puis vous ne les avez pas terminés.

Puis je vous pose la question parce que moi, je pourrais amener — là, je ne l'ai pas préparé, là, je fais juste réfléchir — un amendement en ajoutant... c'est-à-dire ajouter après 2°... et, si une personne, un chauffeur veut faire du transport adapté, là, il doit faire une formation spécialisée en transport adapté, comme ce que vous êtes en train de me dire, une formation additionnelle.

M. Bonnardel : C'est parce que la formation, Mme la députée, pour le transport adapté est introduite un peu plus loin dans le projet de loi. Mais ça, c'est certain que ce n'est pas oublié, là. Le transport adapté, pour ceux qui en font déjà, pour les 320 quelques permis spécifiques à ça, c'est une formation qui ne va pas changer, là. Mais une personne handicapée ne veut pas nécessairement dire une personne en chaise roulante, là.

Mme Ghazal : Bien, c'était un peu une autre question aussi que j'avais. Quand on dit «personne handicapée», c'est... on a utilisé... par exprès, on n'a pas utilisé le terme «personne à mobilité réduite». Ce n'est pas la même chose.

M. Bonnardel : C'est ça.

Mme Ghazal : Mais est-ce que vous pouvez me l'expliquer? Parce que moi, j'allais vous dire... Peut-être, il faudrait plutôt écrire «personne à mobilité réduite»?

M. Bonnardel : Une voiture qui est adaptée pour quelqu'un qui a un handicap, une chaise roulante, malheureusement, une personne handicapée, mais ça peut être une personne qui a n'importe quel problème autre de maladie, qui n'est pas dans une chaise, ou ça peut être une personne... visuel, surdité, mental, peut-être, même...

Mme Ghazal : O.K. Donc, c'est pour ça qu'on dit ici «personne handicapée». Donc, cette formation-là ne permet pas... Ce qui est écrit au paragraphe 2° ne permet pas à une personne de faire du transport adapté, ce n'est pas cette formation-là.

M. Bonnardel : Avec une voiture adaptée, voilà.

Mme Ghazal : C'est ça, puis... Mais vous dites que c'est introduit... Juste, peut-être, m'indiquer l'article où est-ce que c'est introduit, parce que ça va me permettre de dire est-ce que j'amène mon amendement ou pas.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons faire une courte pause.

(Suspension de la séance à 9 h 55)

(Reprise à 9 h 57)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît, nous allons reprendre nos travaux. M. le ministre, vous avez la parole.

M. Bonnardel : Mme la députée, vu qu'on n'étudie pas le projet de loi par sujets, c'est un petit peu difficile. Il y a un amendement, à partir de 147, qui définit la formation. Vous ne l'avez pas parce que l'article est juste... l'article, c'est 147, mais il y a des ajouts à 147, des amendements que j'ai devant moi, mais qui ne sont pas terminés encore. Mais je peux vous assurer qu'il y en a un qui parle... Mais là je ne peux pas vous empêcher si vous...

Mme Ghazal : 147?

M. Bonnardel : Oui, à partir de 147. Ce n'est pas identifié à 147, là, la formation.

Mme Ghazal : Ah! vous allez ajouter 147.1, genre?

M. Bonnardel : C'est ça, c'est un ajout d'amendement qui est préparé, mais qui n'est pas terminé encore, mais il est là. Mais, si vous voulez déposer votre amendement, je ne peux pas vous l'empêcher, mais je vous le dis, que j'en ai un.

Mme Ghazal : O.K., c'est ça, bien, oui, parfait. Bien, on va juste le regarder, là. Juste avant de le déposer, j'avais des questions. Je vais en déposer un, mais... Je peux ou ça devient un sous-amendement vu que, là, on est dans l'amendement? Question de procédure.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...amendement?

Mme Ghazal : Mais je vais attendre. J'ai quand même d'autres questions par rapport à la formation de façon générale. Oui, excusez-moi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Si vous déposez un sous-amendement, il faut que ça soit un sous-amendement à l'amendement du ministre.

Mme Ghazal : Oui, je veux faire un... après le paragraphe 2°, je voudrais ajouter autre chose, mais ça, je veux le faire après, je ne veux pas le faire tout de suite.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...

Mme Ghazal : Bien, parce que je veux juste continuer la discussion puis, après ça, je vais... parce que je réfléchis est-ce que je le dépose. Je décide en même temps, en direct, avec vous.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K., c'est parce que, si vous êtes... Vous me corrigerez, Mme la secrétaire, si je me trompe, dans la règle, si vous faites un sous-amendement, il va falloir qu'on procède à l'analyse de votre sous-amendement, décider si on l'accepte ou pas, puis, après ça, on va retourner à l'amendement du ministre. Donc, si vous avez l'intention de déposer un sous-amendement, il va falloir qu'on procède à l'analyse du sous-amendement, maintenant, à cet article-là.

M. Bonnardel : Prenez le temps...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Si vous déposez un amendement plus tard, il n'y a pas de problème, là, mais, à cette étape-ci, si vous déposez un sous-amendement...

Mme Ghazal : Oui, je vais le déposer maintenant puis après ça...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous voulez le déposer maintenant?

Mme Ghazal : Oui, on discute de...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. M. le député de... oui, allez-y.

M. Lemay : ...mais simplement pour mentionner si c'était pour modifier l'amendement du ministre. C'est ça que vous voulez? Parfait, excellent.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il est prêt, votre sous-amendement?

Mme Ghazal : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, on va...

Mme Ghazal : Parce que je ne peux comme ne pas en parler avant de le déposer, ça fait que oui...

La Présidente (Mme St-Pierre) : On va faire une très courte pause pour distribuer votre sous-amendement aux collègues.

(Suspension de la séance à 10 heures)

(Reprise à 10 h 03)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Alors, Mme la députée de Mercier, vous pouvez continuer à discuter de l'amendement, mais votre sous-amendement doit arriver dans votre période de temps. Donc là, je vous ai demandé de le déposer pour permettre à tout le monde d'avoir une idée claire d'où vous allez.

Mme Ghazal : O.K. Donc là, vous dites que je peux discuter du deuxième paragraphe amendé par le ministre...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez déposé un sous-amendement.

Mme Ghazal : ...ou je commence tout de suite la discussion avec le sous-amendement?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il va falloir qu'on traite de votre sous-amendement, mais ça ne vient pas empêcher qu'une fois qu'on l'aura traité, si on revient, vous allez pouvoir continuer à discuter.

Mme Ghazal : Oui, tout à fait.

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

Mme Ghazal : Oui, oui, oui, absolument. O.K., très bien. Donc, moi, mon sous-amendement, c'est d'ajouter... Donc, je vais le lire : Insérer, après le deuxième paragraphe, le paragraphe suivant :

«Si le chauffeur se destine à effectuer des courses de transport adapté, il devra avoir complété une formation spécialisée visant à déplacer les personnes à mobilité réduite, selon les modalités prévues par règlement du ministre.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, commentaires?

Mme Ghazal : Donc, c'est un peu ça, l'objectif. Hier, on parlait beaucoup de la professionnalisation de ce métier-là, qui, avec le projet de loi n° 17, amène à une déprofessionnalisation, vu qu'on va avoir des conducteurs du dimanche ou du vendredi, et tout ça, qui font ça avec plaisir. Mais il y a encore... Mais ce qu'il est très, très important de garder, c'est toute la question du transport adapté. Puis je suis contente que le ministre ait une ouverture à ça, de garder ça entre les mains de gens réellement professionnels qui, en plus de la formation de transport des personnes habituelle, de base, qu'ils reçoivent puis qui est renouvelée périodiquement, bien, qu'ils aient une formation spécialisée, que ça continue, qui existe déjà, je pense, oui, elle existe déjà, mais que ça continue puis que ça soit pour les taxis, là, qui existent actuellement, qui sont là. Je sais qu'on ouvre le marché à d'autres personnes, mais que ça prenne plus d'exigences, notamment celle de suivre une formation qui demande beaucoup de compétences, beaucoup plus que de transporter des personnes handicapées. Là, on a parlé, par exemple, de handicap visuel ou d'autres handicaps, de personnes qui ne sont pas à mobilité réduite mais qui ont d'autres handicaps, bien, ça nécessite une beaucoup plus grande spécialisation. Et donc c'est pour protéger ça puis le garder, comme... donc, c'est pour ça que je l'introduis ici, vu qu'on parle de la question de la formation.

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

M. Bonnardel : Oui. Alors, comme mentionné tantôt, Mme la Présidente, nous allons discuter, donc, de la formation pour le transport adapté pour les personnes handicapées. Donc, ceux qui veulent utiliser un véhicule adapté, quand on parle «adapté», là, il y aura une formation séparée de celle que l'on connaît ou que l'on connaîtra, là, qui sera uniforme partout au Québec et qui va nécessairement ajouter... comme je l'ai mentionné, là, pour les personnes handicapées.

Alors, à l'article 147, on va étudier cet amendement, le sous-amendement que vous souhaitez, là. Donc, c'est pour ça que je vais refuser votre sous-amendement, parce que, comme mentionné, je ne peux pas vous l'empêcher, mais on aura un point précis à l'article 147 qui va définir... expliquer qu'il y aura une formation toujours distincte de celle que les chauffeurs de taxi ont.

Mme Ghazal : Juste pour le bénéfice de tout le monde, je l'ai déjà su, là, puis, quand les gens... il y a eu beaucoup, beaucoup d'organismes qui sont venus, en transport adapté, nous parler de ça puis à quel point ils tenaient que ce ne soit pas n'importe qui qui le fasse. En ce moment, ce qui existe déjà, cette formation-là qui est définie par la loi, elle existe déjà puis elle est donnée par la SAAQ. Juste peut-être nous en parler un peu plus, de cette formation en transport adapté, le nombre d'heures aussi, puis, vous aussi, ce que vous avez l'intention de faire. Je sais que vous dites que ça sera défini par règlement, mais c'est quand même important de voir s'il va y avoir une réduction ou la même chose que ce qui existe actuellement pour le transport adapté.

M. Bonnardel : Mme la députée, celui qui a une formation présentement à Montréal, exemple, de 100 quelques heures, là, avec le BTM, là, 150 heures ou à peu près, il y a, dans cette formation déjà... c'est uniforme, la formation. Il n'y a pas une formation spéciale présentement pour le transport adapté.

Nous, on va en créer une, on va en créer une qui va être complètement séparée de celle qui n'est pas uniforme, là. Parce qu'au Québec, vous le savez, présentement, là, c'est sept heures dans les régions, c'est, Québec, x nombre d'heures, c'est, Montréal, x nombre d'heures. Donc, on va séparer cette formation pour répondre, encore une fois, là, à cette distinction, là, à la demande des gens qui souhaitent avoir une formation ou qu'on ait des... on va le dire, des professionnels spécifiques, là, qui ont été formés juste pour ça.

Mme Ghazal : Puis qui va donner cette formation-là? Qui peut la donner? Est-ce que c'est la SAAQ? Il faut aller la suivre à la SAAQ ou est-ce que ça va être d'autres... des compagnies qui vont pouvoir développer leur propre formation qui sera approuvée par la SAAQ? Qui va la donner? Qui va être responsable?

M. Bonnardel : Bon, c'est sûr qu'en premier lieu ce qui me vient en tête, c'est la SAAQ. Ce n'est pas défini encore de façon précise, mais, par règlement, on va le faire. Est-ce qu'il y a des organismes qui pourraient tenir cette formation dans différentes régions du Québec? Peut-être. Peut-être, mais là il est beaucoup trop tôt pour vous dire de quelle manière.

Mais ce que je pense présentement, là, il faudrait que ce soit sous l'égide encadrée de la SAAQ, puis par la suite il pourrait y avoir, j'imagine, dans chaque région administrative, là, peut-être un ou deux organismes, là, qui seraient dédiés à cette formation spécifique, là. Mais là je vous expose ma pensée, là, qui va être définie par règlement.

Mme Ghazal : ...bien, parce que ça va être important. C'est tellement un point important pour les gens. Ils ont peur justement que ça soit... je veux dire, que la qualité du service qui est donné par les professionnels chauffeurs de taxi aujourd'hui ne soit plus là.

J'ai relu quelques mémoires pour me rappeler, et il y en a qui disaient même... ils étaient inquiets puis eux, ils voudraient... des organismes spécialisés, par exemple, qui sont venus en commission nous dire : On aimerait aussi participer à l'élaboration de cette formation-là, qu'on puisse les consulter puis qu'on ne réduise pas...

Étant donné que, depuis le début, avec ce projet de loi là, on enlève exigence par exigence... Là, vous dites, parce que ça a été un point qui a été oublié, vous allez l'ajouter, vous allez amener des amendements pour ça, pour répondre à cette inquiétude qui a été exprimée.

Mais là vous ramenez toujours ça au règlement. C'est quand même... Ça ne rassure pas les gens. On a hâte de voir vos amendements. Mais, si ça reste général, ça va être quoi, ça? En ce moment, c'est 150 heures pour tout, et là-dedans on

comprend le transport adapté. Mais ça va être combien d'heures, et tout ça? De dire qu'on va garder ça par règlement, puis là les gens vont être insatisfaits... Est-ce que c'est possible de nous en dire un peu plus? Peut-être, si vous n'êtes pas capable de le faire maintenant, mais que ça soit défini une fois rendu, par exemple, à l'article 47. Puis est-ce qu'il y a une ouverture de votre part, de la part du ministre, que ces groupes-là, qui sont... qu'on a entendus, puissent aussi participer à l'élaboration de cette formation-là?

• (10 h 10) •

M. Bonnardel : C'est sûr, Mme la députée. Présentement, un chauffeur de taxi qui suit une formation, il a une formation de base. S'il souhaite utiliser un véhicule adapté, là, il a une formation supplémentaire. Il y aura une formation, maintenant, séparée pour ces véhicules, ces véhicules adaptés. Et nécessairement, si la SAAQ, comme je vous l'ai mentionné tantôt, là, était responsable de la formation, bien, par la suite, c'est certain qu'avant de déposer un règlement on va discuter avec eux, on va discuter avec les intervenants, un, ou deux, ou trois, peu importe, on va définir un modèle, on va arriver à trouver quelque chose qui va satisfaire puis qui va sécuriser, nécessairement, l'industrie, là.

Mme Ghazal : Bien, je le... Parce que c'est ça, le problème, c'est qu'on discute, puis vous dites que ça va être défini. Par exemple, qui va être responsable de s'assurer que ces chauffeurs-là ont cette formation-là? C'est eux-mêmes qui ont cette responsabilité-là ou c'est, par exemple, le répondant? Le répondant, quel est son rôle là-dedans par rapport à cette formation-là?

M. Bonnardel : C'est encore... C'est la même chose, là, c'est la SAAQ... Je vous dis encore une fois, là, je vous expose qui pourrait. Si c'est la SAAQ qui définit le modèle de formation, bien, encore une fois, si quelqu'un conduit un véhicule adapté et se fait vérifier par les agents spécifiques qu'on a déjà nommés, bien là la formation va être indiquée nécessairement dans le portfolio, si je peux le dire ainsi, là, du chauffeur, là.

Mme Ghazal : Puis est-ce que le transport adapté... Je pense que ça, vous l'avez dit, mais je voudrais juste être certaine, le transport adapté va être gardé pour les taxis traditionnels et non pas les nouveaux joueurs, parce que les nouveaux joueurs, c'est sûr qu'il n'y a pas d'argent à faire là, ce n'est pas assez payant, mais je sais qu'ailleurs dans le monde... ou éventuellement ils pourraient être intéressés à aller là. Est-ce que ça va être ouvert ou, dans les amendements que vous êtes en train de préparer, on va venir dire que ça va être gardé uniquement pour l'industrie du taxi traditionnel? Comme ils ont le hélage, bien est-ce qu'ils vont garder aussi le transport adapté?

M. Bonnardel : C'est une intention, Mme la députée.

Mme Ghazal : Une intention qui va être clarifiée dans les amendements que vous allez amener au projet de loi?

M. Bonnardel : Tout à fait.

Mme Ghazal : O.K.

M. Bonnardel : Tout à fait.

Mme Ghazal : Donc, la réponse, c'est oui. Ça va être le transport... le transport adapté va être réservé à l'industrie du taxi traditionnel.

M. Bonnardel : C'est une intention, Mme la députée.

Mme Ghazal : O.K. Une intention, ça veut dire quoi? Il y a-tu... Une intention, ça veut dire oui? Je ne sais pas.

M. Bonnardel : Ça va venir plus tard dans le projet de loi.

Mme Ghazal : O.K. Je ne sais pas si mes collègues ont quelque chose à dire aussi par rapport à mon sous-amendement.

M. Barrette : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le député de La Pinière, vous êtes sur l'amendement de Mme la députée de Mercier.

M. Barrette : Sur le sous-amendement?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Sous-amendement, pardon. Merci.

M. Barrette : Alors, oui, je suis sur le sous-amendement parce que le sous-amendement, il nous amène à poser certaines questions. Bon, le sous-amendement, il traite, évidemment, de la formation spécifique. Et, quand on lit le sous-amendement, qui est correct, là, moi, je n'ai pas... je comprends bien la portée de la chose, mais ce qui m'intéresse, c'est

une chose et son contexte. Alors, le contexte, c'est que ce projet de loi là, il est clair qu'il avait oublié les personnes avec des problèmes de mobilité, là. C'est clair. Si on est obligé d'amener des amendements, dans le projet de loi, aussi significatifs, dans un projet de loi de rémunération du transport de personnes, c'est parce qu'on l'avait oublié. Puis là c'est correct, là. Moi, je félicite le ministre de rétro pédaler, là, puis d'apporter des amendements sur un sujet aussi important qui avait été oublié. Puis il faut féliciter les organismes qui sont venus ici en consultations publiques, ce qui montre l'importance des consultations publiques pour améliorer un projet de loi, qu'on soit d'accord ou non avec ledit projet de loi. Bon, donc, on va arriver là.

Et le ministre a laissé entendre, parce que nous et particulièrement notre formation politique, on avait dit, pendant les consultations publiques, qu'on allait déposer des amendements pour protéger, réserver cette activité-là à l'industrie traditionnelle du taxi. On l'avait dit, le ministre nous précède aujourd'hui en disant que oui, oui, il y a des amendements qui s'en viennent. C'est parfait, on est tous d'accord avec ça. On a hâte de voir lesdits amendements.

Maintenant, quand je regarde l'amendement du ministre, le sous-amendement et l'article qu'on amende et sous-amende, là, à un moment donné, ça m'amène... et qu'on conjugue ça avec l'intention encore une fois affirmée par le ministre d'arriver avec des amendements qui vont réserver cette activité-là, là, ça m'amène à poser une question, Mme la Présidente, qui est assez simple.

Le sous-amendement déposé par la collègue de Mercier de même que l'amendement du ministre, on traite de formation spécialisée dans le cadre d'un article qui, lui, traite essentiellement et fondamentalement d'autorisation à être chauffeur. Cette autorisation, ça amène... c'est une autorisation, donc c'est une espèce de dénomination légale à l'instar d'un permis. Ça ressemble à ça. Je ne dis pas que c'est ça, mais c'est dans cette catégorie-là.

Alors là, je me pose une question puis je la pose au ministre : Est-ce que... puis ce n'est peut-être pas là que ça va se passer, là, mais ça nous amène vers ça. Est-ce que le ministre s'en va dans une direction où on va se retrouver avec une classification supplémentaire des chauffeurs? Il va y avoir un chauffeur qui va être autorisé de façon, mettons, générale, mais il aura besoin d'un suffixe, par exemple, pour faire du transport adapté, auquel cas, pour avoir le suffixe — c'est théorique, ce que je dis, là — auquel cas il aura eu à avoir une formation additionnelle.

Donc, dit différemment, là, la SAAQ va autoriser une catégorie de chauffeurs sur la base d'une formation générale, et après il y aura... Je dis un suffixe, là, c'est pour des fins de clarté, là. Mettons que le permis, c'est le permis de chauffeur de taxi qui est le permis Z. Puis là il y aura Z1 pour... Alors, Z sera, par exemple, chauffeur général, là, peu importe la catégorie et les circonstances... non, pas peu importe, général, mais pour faire du transport adapté, ça sera Z1, et autre chose, Z2. Et là, à ce moment-là, pour passer de Z, qui est une formation générale, il y aura obligation d'une formation additionnelle.

Parce que de la manière qu'on discute aujourd'hui, là, c'est comme... tout était dans le même pot, dans le même panier. Il va y avoir une formation qui va inclure une formation pour les personnes à mobilité réduite, mais c'est-u conditionnel à l'obtention du permis? C'est-u la même affaire pour tout le monde? Ça, ce n'est pas clair. Et le ministre, lui, nous dit qu'il a l'intention de déposer des amendements, puis je ne veux pas qu'on dépose ces amendements, qui ne sont peut-être même pas rédigés de façon finale, pour protéger ce secteur d'activité là.

Une des manières de protéger ce secteur-là pour l'industrie traditionnelle du taxi, qui, on doit le répéter, donne des services pour lesquels les personnes concernées qui reçoivent les services ont exprimé leur satisfaction à plusieurs reprises, par plusieurs groupes ici en consultations publiques, bien, un type de permis... on parle pour parler, là, Z1, là, bien, ça, c'est une manière de protéger leur territoire et qui amène une formation. Est-ce qu'on s'en va vers ça? Si on ne s'en va pas vers ça, il faudrait... j'aimerais le savoir, parce que, là, ça m'amène, moi aussi, à déposer des sous-amendements dans cet esprit-là, pas pour mettre des bâtons dans les roues, là. Si le ministre veut vraiment protéger, peut-être qu'il ne veut pas nous dire exactement comment il va le faire ou même les grandes lignes, mais ça, c'est une manière, c'est un chemin.

Et la raison pour laquelle je l'amène, c'est parce que, quand dans *Le Soleil*, par un hasard déconcertant, est apparu un mirage, une apparition divine à une journaliste à propos des grandes lignes des amendements qui s'en viennent, il est écrit que «le gouvernement de la CAQ ne veut toutefois pas — mettons que l'apparition était vraiment... pas mal matérielle, l'apparition, là — que les autres joueurs, comme Uber, délaissent complètement les services de transport adapté».

Moi, comme tout le monde ici dans la pièce, là, je parle des parlementaires, là, peut-être pas vous autres, mais, nous autres, oui, et, eux autres, oui, on parle tous à Uber, là, puis à Lyft, puis à... bien, je ne sais pas, eux autres, là, je prête des intentions, là, mais il y a des chances que les collègues des autres oppositions aient eu des conversations. Moi, les conversations que j'ai eues, là, il n'y a comme pas loin de 0,0 intérêt pour faire du transport adapté chez Uber. Là, on dit, dans l'apparition qu'a eue la journaliste, une révélation, la Pentecôte politique, une langue est descendue, et on a mis... on a appris et on a mis dans le journal qu'Uber, selon les informations divines, le gouvernement ne voulait pas qu'il délaisse le transport adapté.

• (10 h 20) •

Alors là, il y a une espèce de collision des concepts et des intentions, et je ne prête aucune intention. Si le ministre... Puis on est d'accord parce que nous autres, on veut ça aussi, parce que le projet de loi a oublié les personnes adaptées... le transport adapté. Si le ministre veut réserver, comme il le dit, et nous, on le souhaite, ce territoire-là à l'industrie traditionnelle du taxi, il y a deux chemins, et, en fait, les deux chemins devraient être en même temps : il y a la formation, qui est spécifique, et il y a le permis, qui devrait, lui aussi, être spécifique. Et je comprends qu'on a fini ce débat-là, là, mais la plaque, là, elle aurait été bien utile là-dedans. Mais là la plaque, on ne peut plus en parler parce qu'on l'a traitée hier, mais ça, l'identification, là, c'est un autre élément. Pour moi, là, c'est un autre exemple où l'identification avait une utilité, mais on l'a fait, le débat, puis vous en avez décidé autrement.

Maintenant, là, aujourd'hui, on est dans un sujet qui est le débat. Alors là, moi, j'ouvre la porte, en réalité, au ministre pour nous indiquer ou peut-être prendre la balle au bond puis dire : Oui, c'est une bonne idée, ça, effectivement, c'est ce qu'on veut faire. Un, on veut réserver, puis ça va venir plus loin, et les chemins qu'on prend pour réserver, c'est aussi un permis spécifique ou une catégorie additionnelle de permis, auquel cas il y a une formation spécifique pour l'obtention de

ce — et je parle pour parler, là — Z1, par exemple. Z, c'est tout le monde, c'est le taxi hélage et compagnie sur la rue. Z1, ça, c'est obligatoire pour aller chercher quelqu'un dans le transport adapté. Et ça, comme ça, là, on a des poignées très fortes, là, pour garantir à l'industrie traditionnelle qu'elles ont leur territoire protégé.

Et là, évidemment, là, ça se décline, ce dont on a parlé, là, les contrôles gouvernementaux, et ainsi de suite. Mais, pour le transport adapté, là, de la manière que c'est écrit, ce n'est pas ferme que ça s'en va là-dedans. C'est flou. Le sous-amendement, il n'est pas flou, mais le sous-amendement de la collègue de Mercier ne peut pas vivre tout seul, il ne peut pas vivre tout seul, il faut qu'il vive attaché à quelque chose d'autre, en ce qui me concerne, là. Et ça, ça va être affirmatif. Parce que le sous-amendement, là, tel qu'il est écrit, là... et je suis d'accord avec l'intention qui est exprimée par le sous-amendement. Maintenant, si le chauffeur se destine, c'est quoi, ça, «se destine»? N'importe qui va arriver puis va dire : Oui, oui, moi, je pense que je vais faire ça. Bien, ça ne dit pas se destine exclusivement, majoritairement, principalement, ça ne dit pas temporairement, occasionnellement. Se destine, là, ça veut dire tout le monde, dans les faits — ce n'est pas une critique, Mme la députée, là, on va dans le même sens, là, c'est constructif, là — à effectuer des courses de transport adapté. Il devra avoir complété... Là, c'est parce que l'avoir complété, là, on revient à la problématique initiale de l'article. Là, c'est comme : Tout le monde va l'avoir, la formation. Donc, il n'aura pas assez de formation suffisamment spécifique. Alors, c'est l'équivalent d'une spécialisation d'une activité générale. Et une spécialisation d'une activité générale, ça demande des autorisations spécifiques et une formation spécifique, et c'est comme ça qu'on devrait le traiter, à mon sens. J'ouvre la porte au ministre. Qu'en pense-t-il?

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

M. Bonnardel : Voilà, comme je l'ai mentionné tantôt à la députée de Mercier, il y aura une formation générale qui sera donnée, qui nomme aussi... donc, ce qui est déjà fait, mais on le nomme plus précisément pour le transport des personnes handicapées. Alors, dans ces conditions, il ne faut pas oublier que du transport adapté, ça peut se faire aussi sans véhicule adapté. Si le chauffeur qui a suivi sa formation générale décide d'aller faire du transport adapté avec un véhicule adapté, ça, c'est une autre chose. Alors, je ne peux pas, moi, être un chauffeur de transport rémunéré, faire du transport adapté aussi dans mon véhicule conventionnel, décider de prendre le véhicule de mon collègue pour le remplacer parce que lui, il a une van qui a été modifiée. Alors là, je dois suivre... je devrai suivre une formation additionnelle.

M. Barrette : Ça, Mme la Présidente, je comprends bien, là, je comprends ce que le ministre nous dit, mais il y a un côté aléatoire là-dedans, là. C'est encore de la vérification après le fait.

M. Bonnardel : Bien, M. le député, il n'y en a pas spécifiquement, là. Là, on crée ça, là. Comme je l'ai dit à la députée de Mercier, je ne peux pas, moi, comme chauffeur qualifié qui fait aussi du transport adapté dans mon véhicule conventionnel, décider de partir dans un véhicule modifié, adapté, et dire : Bien, tiens, j'embarque dedans, moi, puis je remplace mon copain Pierre. Ça ne peut pas fonctionner, là. Le chauffeur devra aller suivre une formation séparée de celle qu'il a eue initialement, et c'est là qu'on va... dans le portfolio à la SAAQ, tout dépend comment on va le définir, qu'il y aura ce... peut-être ce Z1 que vous avez pris comme exemple pour définir que ce chauffeur a suivi une formation parce qu'il a... D'habitude, c'est parce que tu as un véhicule adapté, là, tu as un véhicule qui est spécifique à ça, à moins d'aller suivre la formation parce qu'il y a deux chauffeurs qui se partageraient le même véhicule, c'est possible, c'est possible, mais...

M. Barrette : Alors, toujours pour la compréhension, est-ce que je comprends de ce que le ministre nous dit, là, qu'il va donc y avoir deux catégories d'autorisation pour les chauffeurs? Pas juste deux formations, deux catégories. Il va y avoir un papier, là, qui va dire : Lui, là, si on l'arrête sur le bord de la rue, là, par un policier, là, et qu'il a une personne en chaise roulante ou qui fait du transport adapté x, là, cette personne-là, à l'identification, va devoir montrer une catégorie.

M. Bonnardel : Bien, c'est ça que la SAAQ va définir. C'est pour ça que, dans le règlement, je vous disais...

M. Barrette : Ah! bien non.

M. Bonnardel : Non, non, mais, M. le député...

M. Barrette : Là, c'est ça, là, c'est là qu'on est à l'aléatoire. Moi, c'est ça qui est la différence entre une loi puis un règlement, là.

M. Bonnardel : M. le député, on veut faire ça de bonne façon. Il est normal qu'on aille par règlement, qu'on discute avec les organismes pour la formation spécifique qu'on va donner, qu'on l'encadre de bonne manière. Mais qui, à la fin, va mettre le code spécifique parce que ce chauffeur a été formé avec un véhicule adapté? Bien, c'est la SAAQ, nécessairement. S'il y a un agent de la paix, un véhicule de la SAAQ, les agents de la SAAQ ou le BTM à Montréal qui arrête un véhicule, bien, il faut être nécessairement capable d'identifier avec la plaque, le nom du chauffeur et le code qui lui donne l'autorisation de conduire ce véhicule.

M. Barrette : Mme la Présidente, dans cet article-là, incluant dans l'amendement du ministre, pas nécessairement dans le sous-amendement de la députée de Mercier, mais, implicitement, dans le sous-amendement de la députée de Mercier, parce qu'elle fait référence au chauffeur, le chauffeur est catégorisé par l'amendement ainsi que par l'article. Et l'article et

l'amendement traitent d'un chauffeur qui va avoir une autorisation selon une classe, c'est ça qui est écrit, là, selon la classe, là, appropriée du Code de la sécurité routière.

Donc, il est possible, dans la loi et non dans un règlement, de déterminer que, pour le transport adapté, il va y avoir une classe. Alors là, actuellement, là, ceux qui vont pouvoir faire du taxi, du transport rémunéré de personnes, sont les classes 1, 2, 3, 5. Alors, c'est ça, là. Alors, il pourrait très bien... Aujourd'hui, on pourrait très bien statuer, parce que ça, c'est dans le code, c'est des lois, ce n'est pas des règlements, on pourrait très bien statuer qu'il va y avoir une classe 5.1, par exemple, pour ce qui est du transport adapté, qui, à ce moment-là, exigerait une formation appropriée. Et ça, il me semble que ça tombe sous le sens.

Alors, un règlement, là, ce n'est pas compliqué, on dit à la SAAQ, là : Bien, faites donc ce que vous voulez, ce qui vous apparaît sensé. Nous, ici, on veut protéger les plus vulnérables qui, eux et elles, veulent être protégés, ils sont venus en commission parlementaire nous faire part de leurs inquiétudes. Et ce qui m'inquiète le plus, c'est l'apparition divine dans *Le Soleil* : Le gouvernement veut qu'Uber puisse en faire. Uber ne veut pas en faire. On ne souhaite pas qu'Uber en fasse, pas parce que c'est Uber, mais parce qu'Uber ce sont des occasionnels qui n'ont pas vraiment un intérêt, puis ce n'est pas méchant, ce que je dis là, à le faire, mais ça se pourrait qu'il y en ait et qui pourraient ne pas avoir la formation. Puis, s'il y a une barrière à l'entrée ou une exigence à l'entrée d'un permis, par exemple, 5.1, A, Z, peu importe, là, que vous déterminerez, bien, ça, là, ça fait deux choses : la protection du territoire pour l'industrie traditionnelle du taxi et la sécurité pour les usagers. Ça m'apparaît évident.

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

• (10 h 30) •

M. Bonnardel : Oui, je comprends que le député veut créer une classe appropriée. Le but, ce n'est pas de créer une classe appropriée, c'est de former en bonne et due forme le chauffeur parce qu'il a un véhicule adapté. S'il y avait vérification, bien, nécessairement, l'agent de la paix de la SAAQ ou le BTM qui demande : Avez-vous votre formation sur vous?, bien, vous l'avez de façon électronique ou vous l'avez dans votre coffre à gants. Et, par la suite, bien, quand tu vas demander ton autorisation, ton application, bien, tu auras suivi une formation, puis ce sera... ton attestation, pardon, ce sera autorisé par la SAAQ par la suite. Alors, pas besoin de créer une classe spécifique pour ça, parce qu'on aura des moyens pour que le chauffeur qui a suivi la formation, bien, puisse dire : Bien oui, regardez, j'ai eu ma formation comme telle. Et la SAAQ est informée, nécessairement, quand le cours a été réussi, là.

M. Barrette : Écoutez, Mme la Présidente, là, là, ce qu'on voit, là, ce qui transparaît du discours du ministre, là, c'est qu'il ne veut pas, lui, de contraintes. Le fil conducteur du ministre, c'est toujours le moins de contraintes possible tout le temps, tout le temps. Ce n'est pas en fonction de l'utilisateur, comme il nous dit tout le temps. Ce qu'il veut, là, c'est déréglementer, déréglementer, déréglementer. On propose quelque chose... On discute de quelque chose qui est hyper simple, qui exige, pour que ce soit efficace, qu'il y ait des règles administratives en place, puis là le ministre nous a dit : Non, ce n'est pas nécessaire. Voyons! Là, je veux dire, les gens qui nous écoutent ici, là... bien, mettons, les gens de l'industrie du taxi, là, ils doivent nous écouter puis dire : Bien oui, c'est vrai, là. Si on faisait ça... s'il veut vraiment protéger notre territoire, c'est ça. Puis les gens qui sont concernés, c'est-à-dire les usagers, eux autres, ils doivent dire : Bien oui, c'est vrai. Si c'est obligé d'avoir un permis spécifique avec une formation spécifique obligatoire, pas peut-être que, puis que ce soit identifiable, bien, ça, c'est bien mieux pour nous autres. Mais le ministre, constamment, là, se rabat sur : Non, non. Moi, là, je ne veux pas de contraintes administratives, je veux de la déréglementation. C'est ça que c'est, mon projet de loi, de la déréglementation à tous crans.

Et, quand *Le Soleil*... la journaliste Mme Cloutier, Patricia Cloutier, nous dit qu'elle l'a appris de la CAQ, moi, je ne pense pas qu'elle a appris ça par hasard, là. Les journalistes, en général, ils disent ce qu'ils disent, là, mais ils ont des sources. Ça fait qu'il y a des sources. Moi, je me fie... Là, on est dans le débat des médias, là. Alors, moi, par expérience, ayant eu une expérience relativement étendue de la vie médiatique, en général, les médias ont deux sources, et puis ce qu'ils disent, c'est vrai. Alors, quand ils disent : «Le gouvernement de la CAQ ne veut toutefois pas que les autres joueurs, comme Uber, délaissent complètement les services de transport adapté», là, moi, ça veut dire en français qu'elle a parlé à quelqu'un dans le ministère des Transports et qu'il y a... C'est une négative, là. Ça veut dire qu'il y a une question qui a été posée : Vous savez, ils ne veulent pas en faire, mais nous autres, on voudrait qu'ils en fassent quand même. Bien là, là, on est dans un enjeu de... deux enjeux... trois enjeux : politiquement, le ministre n'a pas écrit sa loi correctement, parce qu'il a oublié le transport adapté. Deuxièmement, le ministre a clairement manifesté son intention, suite à nos représentations, de protéger le territoire. Et, troisièmement, les usagers qui sont venus ici exprimer leurs inquiétudes, bien, ils veulent qu'il y ait des garanties. Et nous, c'est ce qu'on propose.

Alors, je comprends et...

Écoutez, là, Uber ne veut pas y aller, là. Mais là le gouvernement de la CAQ, selon l'article qui vient de sources qui viennent du gouvernement de la CAQ, bien, ça a l'air qu'ils veulent qu'Uber y participe. Là, là, c'est pousser le bouchon de la déréglementation pas mal loin. Moi, là, celle-là, là, je ne la comprends pas.

Alors, moi, je pense que, dans tout cet esprit-là, global, on doit s'en aller vers une catégorie spécifique de permis qui oblige une formation spécifique pour tous les cas de figure qui amènent du transport adapté. Est-ce que le ministre va montrer une ouverture raisonnable à ça ou est-ce que la réponse va être simplement : Nous, ce qu'on veut, c'est le moins de règlements possible?

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

M. Bonnardel : Mme la Présidente, il y a 352 permis présentement de transport adapté spécifiques. Il n'y a pas de classe appropriée pour ces permis spécifiques, Mme la Présidente. On n'a pas à en créer une juste parce que le député de La Pinière veut en créer une. Je l'ai mentionné, là : Si tu veux faire du transport adapté avec un véhicule adapté, tu dois avoir une formation qui est distincte de celle que tu auras eue avant toute chose. Et là, avec la preuve de formation réussie que le chauffeur devra obligatoirement obtenir dans son véhicule, par moyen technologique ou papier, la formation qui sera réussie, la SAAQ le saura parce qu'il aura reçu son accréditation, son attestation spécifique, on a assez d'éléments pour s'assurer que la personne, en bonne et due forme, si elle se fait vérifier, arrêter pour des raisons x, aura des éléments pour se défendre et prouver qu'elle a une formation, parce qu'elle a un véhicule adapté aux conditions à laquelle elle l'utilise.

M. Barrette : Là, ça ne répond pas à la question, et je vais encore montrer, exposer la contradiction du ministre. Évidemment, là, je mets en cause un journaliste qui n'a sûrement pas bien fait son travail, c'est bien sûr, ça doit être la seule possibilité. La députée de Mercier a posé une question claire. Lorsqu'elle a demandé au ministre : Est-ce que vous avez encore l'intention de réserver ce secteur-là à l'industrie traditionnelle du taxi?, le ministre a dit oui, oui. Il a dit clairement oui, hein, Mme la députée? Vous avez compris ça, hein? Il a dit oui, mais il y avait des amendements qui s'en venaient plus tard, et c'est ça qu'il a dit.

Dans l'article, ça dit le contraire. C'est le contraire. Je vais le répéter : «Le gouvernement de la CAQ ne veut toutefois pas que les autres joueurs, comme Uber, délaissent complètement les services de transport adapté.» Ne veut toutefois pas que les autres joueurs, comme Uber, délaissent ça, ça veut dire que le gouvernement de la CAQ veut qu'il en fasse. Si les autres en font, ça veut dire que le ministre ne veut pas le réserver à l'industrie du taxi.

Est-ce que la journaliste a inventé quelque chose? Est-ce que la réponse qui a été faite à la députée de Mercier était une réponse pour passer à l'article suivant? Est-ce que tous les débats qu'on a ne visent qu'à déréglementer?

M. Bonnardel : M. le député, quand on sera rendu aux articles 147, et autres, quand on sera rendu aux discussions, donc, de cet article en question, ça me fera plaisir d'en discuter. Maintenant, on est au sous-amendement de la formation. Je pense que je vous ai répété de quelle façon on va former ceux qui utilisent un véhicule adapté.

M. Barrette : Mme la Présidente, là, je comprends que le ministre veuille éviter le sujet, mais il a mis les pieds dedans, là. On ne l'a pas forcé, Mme la Présidente. Il a ouvert ce débat-là, il l'a ouvert. Puis on ne débat même pas d'un autre article sur... là, on est dans l'amendement parce que le ministre a ouvert le sujet lui-même. Bien oui, il l'a fait.

Mme la Présidente, je vais poser une autre question. Dans «transport adapté», est-ce que le véhicule devra toujours avoir un lanternon?

M. Bonnardel : ...je suis un petit peu plus loin...

M. Barrette : Ah! bien ça, c'est une réponse, Mme la Présidente, qui est bien claire, parce que, si le ministre nous dit, comme il l'a dit, hein, qu'il voulait réserver ce secteur d'activité là au taxi et que l'industrie traditionnelle du taxi doit avoir un lanternon, la réponse doit être oui. Et il ne répond pas. Gros problème. Ça va dans le sens de ce qui est écrit dans *Le Soleil*. C'est sûr, la journaliste, elle a fait une erreur. C'est sûrement son chef de pupitre qui a mal dactylographié, c'est clair. On va essayer de la rencontrer pour lui demander d'admettre son erreur, parce qu'il y a une crise de médias, là, manifestement, il y a une crise de rédaction des articles. Elle a écrit n'importe quoi.

Alors là, le ministre, ce matin...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous interrompre ici, M. le député de La Pinière, vous avez terminé vos 20 minutes sur le sous-amendement. Alors, je dois...

M. Barrette : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez terminé. Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur le sous-amendement? M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Oui. Bien, moi, j'ai tendance à être plutôt favorable à ce sous-amendement. Et j'ai de la difficulté à comprendre les objections du ministre, qui nous dit : On va en rediscuter plus tard, si j'ai bien compris, sans nous révéler, à ce stade-ci, quelle serait la nature de l'amendement qu'on veut apporter. J'aimerais bien comprendre si, effectivement, en retirant le sous-amendement ou en l'éliminant du débat à ce moment-ci, on va véritablement pouvoir en discuter plus tard, selon la proposition que voudra faire le ministre.

• (10 h 40) •

M. Bonnardel : M. le député, vous m'avez demandé, au début, d'étudier ce projet de loi par alinéa et non par sujet. Je vous l'ai accordé en sachant très bien les tenants et aboutissants de vous autoriser ceci. Je l'ai fait. Alors là, je vous l'ai dit, en réponse à madame suite à son sous-amendement, Mme la députée de Mercier, que, oui, c'est un amendement que j'ai, qui est déjà écrit, qui n'est pas complété, qui va traiter de cette formation dans le futur.

M. Arseneau : Mais vous semblez faire une différence entre le chauffeur de véhicule adapté et la formation qui est proposée ici pour faire le transport de personnes à mobilité réduite. Cette proposition-ci semble plus large, semble comporter un éventail plus large que strictement les chauffeurs qui conduiraient des véhicules adaptés. Donc, le sens de la

proposition que vous dites être en mesure de présenter plus tard, lorsqu'elle sera terminée, est-ce qu'elle porte sur les chauffeurs qui sont, finalement, dans le transport de personnes à mobilité réduite ou strictement les chauffeurs qui conduiront des véhicules adaptés pour cette clientèle spécifique?

M. Bonnardel : Je le répète : une formation générale, qui est donnée, qui sera définie par la SAAQ, nécessairement, et cette formation générale inclut nécessairement la formation pour le transport de personnes handicapées. Il faut bien comprendre qu'un véhicule de taxi conventionnel peut faire du transport adapté, mais, si on a besoin d'utiliser un véhicule adapté... Vous en avez tous déjà vu, là, une van, la plupart du temps, c'est ça, là, une van qui est adaptée pour un ou deux... à l'intérieur, donc pour les chaises roulantes, là. Et ça, ce véhicule, si on utilise ce véhicule, il y a une formation qui est complètement séparée de celle qui est générale.

M. Arseneau : D'accord. Donc, si je comprends bien, lorsqu'il est question de faire le transport de personnes... vous dites de personnes handicapées, ça peut être différentes conditions, dont des personnes à mobilité réduite, s'ils n'utilisent pas un véhicule particulier et adapté, à ce moment-là, leur formation sera la formation générale que tous les chauffeurs suivront, alors que le sous-amendement qui est proposé ici, c'est une formation spécialisée, donc qui ne serait pas incluse dans la formation générale offerte à tous.

Et c'est la différence qu'on a aujourd'hui. C'est que la proposition sur le sous-amendement, c'est une formation spécialisée pour le transport adapté, peu importe le véhicule. Vous dites : C'est dans la formation générale. Est-ce que, dans la formation générale, en fait, ce... À votre avis, dans la formation générale, est-ce qu'il y aura un bloc dans lequel on pourrait avoir cette formation spécialisée là pour justement répondre aux besoins d'une clientèle qui ont des besoins spécifiques à mobilité réduite, des personnes handicapées avec différentes conditions?

M. Bonnardel : C'est exactement ce qu'on dit au paragraphe 2°.

Maintenant, je reviens à la question de la députée de Mercier. Elle me posait un peu une question similaire. On ne doit pas faire ça seuls, là. On va travailler avec des organismes qui ont à travailler avec ces personnes à mobilité... handicapées pour être capable de définir de quelle façon on va avoir un cadre précis pour s'assurer qu'on répond aux besoins, à la demande et aux façons de faire pour bien accueillir une personne qui est à mobilité... ou handicapée dans un véhicule conventionnel.

M. Arseneau : Donc, en d'autres mots, encore une fois, là, pour bien comprendre votre intention, la formation spécialisée qui est proposée ici, vous nous dites : Elle sera incluse dans la formation générale. C'est ce qu'il faut comprendre de vos propos, là. Et ce sera élaboré avec des partenaires qui s'assureront que la formation spécifique sera donnée dans le cadre de la formation générale. Et l'amendement dont on discutera plus tard, quand il sera terminé de rédiger, ce sera strictement pour la conduite de véhicules adaptés avec la clientèle en question. Pour l'instant, moi, ça m'éclaire sur vos intentions. Je vais laisser la parole à mes collègues.

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

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Moi, ce que j'ai compris, là, du fait que, là, finalement, vous allez corriger le tir en ajoutant le transport adapté, c'est parce que vous avez été convaincu par les gens qui sont venus vous dire qu'on a un besoin en transport adapté de la même façon que vous êtes préoccupé par les personnes qui veulent juste du taxi normal dans des localités où ils sont très mal desservis. Vous nous avez... Vous m'avez nommé le chiffre, là, de MRC ou d'endroits où est-ce qu'ils n'en ont pas assez. Donc, cette offre est quelque chose d'extrêmement important pour vous.

Maintenant, pour le transport adapté, vous dites qu'il y a 352 permis de taxi en transport adapté, des gens qui ont payé pour le permis. Donc, éventuellement, si quelqu'un d'autre voudrait rentrer dans le transport adapté après l'adoption du projet de loi puis les amendements que vous allez apporter, d'avoir un permis de transport adapté, il va y avoir certaines spécifications, notamment la formation spécialisée. Il faudrait que cette personne-là investisse pour que son véhicule respecte les normes que vous allez définir par la loi et par règlement. Donc, c'est énormément aussi de choses qu'elles doivent faire pour y arriver. Sauf qu'on enlève une barrière importante qui est le nombre de permis. Donc, il pourrait y en avoir plus.

Est-ce que vous, vous avez estimé... Pour le transport adapté, est-ce qu'il pourrait y en avoir plus ou, encore aujourd'hui, ça pourrait être encore... Parce que les gens qui sont venus nous parler nous disaient que le temps d'attente est extrêmement important quand ils appellent, le temps d'attente. Donc, vous, vous allez dire : Bien, en enlevant les barrières, mais en ajoutant quand même quelques restrictions, notamment... On ne les a pas tous. Moi, j'ai très peur que vous en retiriez beaucoup. Mais une formation spécialisée de plus qu'on ne sait pas de combien d'heures, qu'on ne sait pas quelle est la qualité, qui va la faire, tout ça va être défini plus tard par règlement.

D'ailleurs, moi, cette façon de répondre aux inquiétudes des gens puis dire : On n'en parlera plus tard par règlement, alors que c'est une inquiétude qui existe à cause du projet de loi, je la questionne. Je trouve ça très, très dommage. On est ici pour en discuter, et les gens veulent avoir des réponses pour se rassurer, mais on leur dit : Attendez encore plus tard, alors que c'est des questions extrêmement importantes, si on veut garder une qualité de l'offre.

Mais, pour ce qui est de la quantité, je pose la question parce que les gens, les chauffeurs de taxi qu'il y a aujourd'hui font du transport adapté. Il y en a qui sont spécialisés, mais il y en a qui ne font pas ça tout le temps, ils font aussi du transport normal parce que ce n'est pas assez rentable. Ils donnent cette offre de transport adapté... ils donnent cette offre de transport adapté parce qu'en même temps ils peuvent aussi faire du transport régulier parce que ce n'est pas assez rentable. Mais, si on augmente le nombre de joueurs vu qu'on enlève des barrières... puis là je vous voyais sourire parce que vous dites : Bien oui, en enlevant les barrières, il va y en avoir plus, il va y avoir plus d'offre, mais, en même temps, ça sera d'autant moins rentable parce que les gens qui font du transport adapté, ce n'est pas pour faire beaucoup, beaucoup de cash.

La preuve, moi, je ne parle pas aux gens d'Uber, je n'ai jamais parlé aux gens d'Uber, contrairement à ce qu'a présumé le député de La Pinière, mais je n'étais pas au courant qu'ils n'étaient pas intéressés. Moi, en lisant l'article du *Soleil*, j'ai vu une ouverture. Je me suis dit : S'il y a une ouverture de la part du gouvernement, c'est probablement qu'Uber a une ouverture. Puis j'ai entendu dire qu'ils sont intéressés ailleurs dans le monde à aller dans ce marché-là. Un peu, ce n'est pas de façon énorme, mais qu'il y a quand même un intérêt.

Donc, si on augmente le nombre de joueurs, ce n'est pas un domaine rentable, ça sera moins rentable. Donc, comment est-ce qu'on va assurer qu'il y en ait suffisamment? Moi, je n'ai pas l'impression qu'en enlevant cette barrière-là de permis, qui coûtent de l'argent, ça va régler le problème d'accessibilité puis, justement, du temps d'attente, puisque les gens nous ont exprimé ici, ceux qui défendent les droits des personnes à mobilité réduite...

Donc, je voulais juste... J'ai cette question-là, cette préoccupation-là. Est-ce que vous, vous partagez cette préoccupation-là que j'ai puis que les gens nous ont exprimée par rapport au nombre?

M. Bonnardel : Bien, ce que je partage avec vous et ce qu'on a entendu lors des consultations particulières, c'est que le service, quand il est donné, il est bien donné. Maintenant, est-ce qu'une personne qui souhaite obtenir un transport adapté doit continuer d'appeler 24, 36 heures à l'avance? Ça, c'est une problématique. Ça, c'est ce qu'on a entendu.

Quand on décide d'aller dans ce domaine, ça demande des sommes quand même assez importantes en termes d'investissements, hein? Si on a un véhicule de promenade régulier, on veut faire du transport adapté, bien, il faut acheter une van. Et là, bien, il y a des sommes à investir. Le ministère participe avec ces propriétaires-chauffeurs pour les aider en termes de subventions. Et là, bien, on est dans un domaine qui n'est pas connexe, là, connexe à ce qu'on fait dans le taxi traditionnel, mais, de l'autre côté, c'est pour des personnes à mobilité réduite, en chaise roulante presque tout le temps.

Le défi qu'on a puis le défi que les gens sont venus nous expliquer : Est-ce qu'on est capables d'avoir une meilleure offre, donc un nombre plus élevé qui pourrait arriver... Moi, vous avez entendu dire des gens qui disent : Moi, je veux aller au cinéma. Je décide ça à une heure de l'après-midi, le cinéma est à 19 heures. Bonjour, je veux un transport adapté. Ah mon Dieu! On ne pourra pas venir vous chercher avant demain. Oui, mais c'est ce soir que je veux y aller.

Alors, est-ce qu'il y aura... Premièrement, il n'y a pas moins de barrières. Les règles pour s'acheter un véhicule restent les mêmes. La formation sera donnée parce que tu fais du transport adapté spécifique avec une van. Ça, ce n'est pas n'importe quel chauffeur qui pourrait embarquer de l'autre côté. Les règles de sécurité et de vérification seront les mêmes. Et, de l'autre côté, bien, oui, s'il y a 5 %, peut-être 5 %, parce que les sommes sont considérables, plus de véhicules au Québec pour répondre à la demande, bien, on aura peut-être plus de gens avec un sourire qui nous diront, bien : Eh! finalement, je suis capable d'avoir un véhicule dans un laps de temps plus court, parce qu'avant, bien, c'était impensable, il fallait que je prévois ma journée du lendemain, bien, 36 heures d'avance, ce qui est... pas ridicule, parce que le modèle est comme ça présentement. Puis les gens se préparent, puis ils le savent, puis ils se disent : Bien, il faut que je prépare ça parce que, dans une ville des fois, il y a quatre véhicules, il y a cinq véhicules, il y a six véhicules, des fois il y en a deux, il y en a un. Puis là, bien, on se le faisait expliquer : Est-ce que je vais chercher un véhicule, moi, qui... pas un véhicule, une personne qui est à 12 kilomètres de moi pour la ramener dans un autre 15... C'était tout ça, le principe, là, de financement puis des coûts reliés à tout ça. On est tous conscients de ça.

Maintenant, on n'ira pas... Il n'y a pas de... La formation sera importante. Les véhicules seront bien... seront spécifiques à cette demande. Et les règles que l'on connaît aujourd'hui, c'est 350 permis spécifiques qui font juste, juste, juste, ça, là. Puis tous les autres, là, qui pourraient décider d'en faire, bien, tant mieux s'il y en a, tant mieux.

Et là, c'est... Je sais que, dans différentes régions, il y en a qui offrent un excellent service, mais qui ne pouvaient pas aller augmenter leur flotte pour offrir un service ailleurs. Là, ils pourront le faire. Qui dit que celui qui possède quatre véhicules dans un secteur de Rosemère ne décide pas, demain matin, là, d'aller dans un autre secteur limitrophe où c'est interdit pour lui, de se dire : Bien, j'achète deux véhicules de plus, je forme mes chauffeurs puis j'y vais? Je pense que c'est les gens qui nous écoutaient, qui étaient avec nous qui vont se réjouir de voir qu'il y a une offre additionnelle, il y a une augmentation. Est-ce que je peux vous dire le nombre de véhicules additionnels qu'il y aura? Je n'en ai aucune idée, mais je pense qu'on va donner des outils, surtout avec l'abolition de ces dessertes, pour dire à certains propriétaires : Aïe, on y va, là. On y va puis on met en compétition peut-être un ou deux acteurs.

Mme Ghazal : Ça fait que vous, dans le fond, vous... Qu'est-ce qui fait, dans le projet de loi ou dans les amendements que vous allez amener, qu'il va y avoir une augmentation de l'offre du transport adapté? Parce que, là, vous dites qu'il y a 352 permis, j'avais dit achetés, mais c'est des permis qui ont été donnés. Dans le fond, là, maintenant, il n'y a plus de limite de permis en transport adapté. Il suffit juste de répondre aux critères que vous allez définir. Là, tout ce qu'on a, c'est la formation et l'adaptation du véhicule.

Mais, en ce moment, il y a un problème de rentabilité, c'est-à-dire qu'il faut revenir à la cause. Quelle est la cause du fait qu'il n'y a pas assez d'offre? La qualité est là, mais le nombre n'est pas là. La cause, une des causes, c'était... Mais je pense que les agglomérations ne s'appliquent pas pour le transport adapté. Ça fait que... Est-ce que ça s'applique au transport adapté? Donc là, vous dites : Bien, ils ne pouvaient aller à n'importe où, quel territoire. Quelles étaient les autres barrières qui maintenant sont en train d'être réduites? Parce que ce n'était pas un service rentable. C'est la rentabilité qui était une des raisons qui faisaient qu'il n'y en avait pas assez puis surtout que c'est quand même assez lourd d'adapter son véhicule.

Qu'est-ce que vous allez faire? Est-ce que vous allez donner une aide supplémentaire pour le transport adapté, pour qu'il y ait une adaptation du véhicule? Est-ce qu'il y en a une actuellement? Est-ce qu'elle va être augmentée? Qu'est-ce qui va faire que, selon votre souhait puis notre souhait à tous, mais ici il ne s'agit pas de souhait, mais que ça donne réellement des résultats, que l'offre va augmenter? Est-ce que... Là, vous dites que vous n'avez pas l'intention? C'est mon... Non, vous

n'avez pas l'intention d'ouvrir aux nouveaux joueurs. Donc, ce n'est pas par là que ça va venir. Comment est-ce que cette offre va être augmentée? Est-ce que vous allez offrir plus de soutien financier?

M. Bonnardel : Bien là...

Mme Ghazal : Parce qu'il y a un problème de rentabilité. C'est une des causes qui font qu'il n'y en a pas assez. • (10 h 50) •

M. Bonnardel : Écoutez, Mme la députée, vous touchez un point extrêmement important. Puis c'est ce que certains nous ont dit, là. Pourquoi ils refusaient un transport d'une personne? Parce que le kilométrage était trop important, le revenu que cette personne, ce chauffeur en tirait était peut-être minime. Les ententes que nous signons avec les municipalités ou les sociétés de transport en commun, est-ce que les sommes sont adéquates pour le nombre de transports et la demande? Il faut continuer de faire ça, là. Alors, oui, on devra se pencher sur ce financement que nous donnons depuis des années.

Au-delà de tout ça, il n'y a pas moins de règles, là. J'ai entendu tantôt, là. Les règles seront aussi sévères qu'avant. Maintenant, oui, un chauffeur, présentement, de taxi peut décider, là, de changer de modèle d'affaires, puis de s'acheter un véhicule, puis de le modifier. Il a le droit de le faire avec une formation qu'on va donner par la suite. Mais vous le dites vous-même, puis on se l'est fait dire maintes et maintes fois, l'offre, dans certaines situations, sinon plus souvent qu'autrement, elle n'est pas adéquate. Alors, on ouvre la possibilité à certains acteurs de changer leur modèle, d'augmenter leur desserte, territoire.

Présentement, celui qui veut aller sur un territoire qui est déjà à quelqu'un, je vais le dire ainsi, là, il ne peut pas y aller. Il ne peut pas se mettre en compétition. Tu peux aller dans un territoire où il n'y a personne. Ça, tu as le droit. Mais la société qui veut mettre en compétition Pierre et Paul inc., il ne peut pas. Si le service était inadéquat, puis ça, on se l'est fait dire, dans une certaine mesure, quelquefois, on ne pouvait pas les mettre en compétition. Là, on va pouvoir les mettre en compétition. Alors, c'est au bénéfice de l'utilisateur, là, du client.

Mme Ghazal : O.K. Mais donc là, vous dites : Agglomération, les gens vont pouvoir aller ailleurs, il va pouvoir y avoir plus de compétition. Mais toute la question du sous-financement... Parce que c'est quand même lourd de faire ça. Parce que vous reconnaissez que c'est un problème, le transport adapté. Je vous pose des questions sur, O.K., qu'est-ce qui s'en vient. On n'a pas encore les amendements. J'ai extrêmement hâte qu'on en discute puis qu'à un moment donné qu'on les ait tous dans leur ensemble, qu'elles vont être prêtes, au lieu d'en discuter et de les avoir goutte par goutte. Parce que c'est des questions qui ont été posées, et les journalistes s'y intéressent et ils vont continuer à s'y intéresser.

Une voix : ...

Mme Ghazal : Qu'est-ce qui se passe?

M. Bonnardel : ...pause santé.

Mme Ghazal : O.K. Ça fait que... Puis là vous dites : On va regarder comment est-ce que la formation va être faite, on va regarder... Oui, je souhaite que le financement, on va l'augmenter. Mais là vous ne rassurez pas les gens. Et là on a des rumeurs, parce que, quand on ne répond pas tout de suite rapidement... Là, je comprends, elles ne sont pas prêtes. J'ai très hâte, comme je le mentionnais, de les avoir. Mais, en ne répondant pas à ces questions-là de façon claire, ça nous fait perdre du temps. On n'arrête pas, nous, de poser des questions parce que les gens se posent des questions. Comme je vous l'ai dit, moi, dans mon bureau, j'ai eu des appels de gens qui disent : Qu'est-ce que le ministre a l'intention de faire pour le transport adapté? Ça fait que, là, je vais lui dire : Bien, on a eu ça, on a eu deux articles. Il n'est pas encore prêt. On ne le sait pas. Il nous dit : On va le voir, certains éléments, par règlement. Il y a un article qui dit que peut-être qu'il va ouvrir à Uber, mais il m'a dit, pas qu'il ne va pas... il nous dit qu'il n'a pas l'intention de le faire.

Donc, ça fait tellement de questionnements. Puis nous, on vous pose des questions, alors que, si vous nous donnez les réponses dès le début, au moins, ce sera répondu. On le sait puis on ne passera pas notre temps à être inquiets puis à dire : Ah! oui, oui. Vous dites que vous avez entendu ces inquiétudes-là, mais il ne suffit pas, maintenant, de les entendre mais d'y répondre, puis on est en plein dedans.

Ça fait que j'ai très hâte d'arriver aux articles et d'avoir vos amendements au complet pour... Puis aussi peut-être de ne pas trop mettre de choses dans les règlements. Peut-être que je n'ai pas assez d'expérience, mais toute la question de dire : Ça va être dans les règlements, dans les règlements... J'ai vu hier qu'un de vos amendements c'était d'amener un article d'un règlement dans la loi. Donc, c'est un petit peu arbitraire, qu'est-ce qu'on met dans un règlement puis dans le projet de loi.

Si vous pouviez spécifier le plus possible, au moins, ne serait-ce que sur la question de transport adapté dans la loi, au lieu de dire : Par règlement, ça sera défini... Peut-être qu'il y aurait certains éléments qui pourraient être définis par règlement. Je peux comprendre. Mais, au moins, le plus spécifique possible, bien, ça aiderait puis ça rassurerait aussi les gens qui sont inquiets.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons faire une pause d'une dizaine de minutes. Disons qu'on se redonne rendez-vous à 11 h 10? Ça va? Merci beaucoup.

(Suspension de la séance à 10 h 59)

(Reprise à 11 h 11)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Mme la députée de Mercier, vous avez la parole.

Mme Ghazal : Oui. Donc, c'est ça, un des questionnements que j'avais, c'est toute la question, aussi, du financement pour les gens qui veulent faire du transport adapté. C'est une façon d'augmenter l'offre, qui est votre préoccupation, parce que vous avez écouté ce que les gens disaient. Puis un des points, aussi, importants... Parce que, pour faire une réforme, il faut savoir quelles sont les causes des problèmes actuels. On est tous d'accord avec les constats de : pas assez d'offres en transport adapté, mais il faut voir les causes de ça. Puis, une des raisons, par exemple, vous, vous dites qu'il n'y a pas assez de véhicules, ils ne peuvent pas... il n'y a pas de concurrence, et tout ça. Ça, c'est un aspect.

Mais il y a un autre aspect important, c'est toute la question du transport adapté, qui est quand même compliquée. Ça fait que, quand on en parle, des fois, on oublie certains éléments. Dans les régions, c'est beaucoup géré par les sociétés de transport, et donc c'est elles qui... Par exemple, quand quelqu'un appelle, il n'appelle pas le taxi adapté, là. Moi, si je suis une personne à mobilité réduite, puis que je veux aller au cinéma, comme vous avez dit, à 7 heures, puis que j'appelle à 1 heure, j'appelle ma société de transport parce que c'est un transport public qui est offert, au même titre que, moi, quand je prends le transport en commun. Donc, c'est pour ça, c'est une commande qu'ils font. Et après ça, là, la société de transport se tourne vers les contrats qu'elle a des compagnies qui offrent le transport adapté, et ce n'est pas parce qu'il y a un manque de voitures, ce n'est pas ça, la raison, c'est parce que c'est une question de financement des sociétés de transport qui n'ont pas assez d'argent pour pouvoir offrir le service à la population qui a ce besoin-là.

Donc, si on veut, on est d'accord avec le problème. Les constats, on fait les mêmes, ils nous ont été exposés par les gens qui sont venus ici nous parler, qui sont préoccupés par la question du transport adapté. Maintenant, la solution, il faut qu'elle ait une raison... il faut qu'elle ait un rapport avec la cause et non pas... On dit : La solution, on libéralise, la libre concurrence va tout faire le travail. Peut-être une partie, selon votre point de vue, peut-être. Mais, si la société de transport qu'on appelle n'a pas le financement pour offrir les services, parce qu'il y a eu beaucoup, beaucoup de coupures dans les sociétés de transport, donc elle gère avec un budget, le fait que vous ouvriez le marché pour que d'autres personnes entrent dedans, alors qu'on sait que c'est quand même onéreux de transformer la voiture et que ce n'est pas assez financé, bien, la personne qui a appelé puis qui veut aller au cinéma, elle n'aura pas plus son transport adapté à temps. Elle va l'avoir peut-être le lendemain, il faudrait qu'elle fasse son appel 24 heures ou 48 heures à l'avance. La cause n'est pas le manque de voitures, la cause est le sous-financement des sociétés de transport dans certaines régions. Est-ce que vous faites le même constat?

M. Bonnardel : Bien, Mme la députée, là on est à l'amendement où vous me demandez la formation. Là, vous m'exposez de façon large la situation du transport adapté. On va en discuter un peu plus loin. Dites-vous que je suis conscient du financement. Je sais, je comprends et je mesure très, très bien les difficultés pour certaines sociétés qui se disent : On manque de sous. Alors, j'arrête ça là.

Mme Ghazal : Donc, vous, ce que vous dites, c'est : Attendez qu'on arrive aux amendements, il va y avoir des bonnes nouvelles où est-ce que vous allez... vous êtes conscient qu'il manque de sous, donc il va y avoir une augmentation d'argent ou si vous avez l'intention, ou vous souhaitez, ou, comment vous avez dit ça, vous avez l'intention que ça ne soit que réservé uniquement aux taxis? Donc, petit à petit, on va répondre à ces questions-là. Moi, j'aurais aimé ça, les avoir maintenant, mais j'ai extrêmement, extrêmement hâte qu'on y arrive et j'attends ça avec grande impatience, d'avoir, si c'est possible, quand ils vont être prêts, les amendements, de les avoir à l'avance et non pas petit à petit comme vous l'avez promis hier.

M. Bonnardel : On va vous donner les amendements dès que nous les aurons pour que vous soyez capable de bien travailler et que je vous expose où on décide d'aller.

Mme Ghazal : Merci.

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

M. Arseneau : Oui. Moi, je vais revenir sur le sous-amendement, toujours la question de la formation spécialisée. Ce que j'ai compris tout à l'heure, dans les réponses du ministre, c'était que la formation spécialisée, elle serait donnée dans la formation régulière. Dans l'amendement qui a été proposé, on parle de transport des personnes handicapées, là, une des matières sur laquelle la formation va porter.

Ce sur quoi j'aimerais soulever un doute, c'est sur la capacité des autorités à offrir un programme de formation complet, alors que l'esprit même du projet de loi, au moment où il a été déposé, était de réduire les contraintes à l'obtention d'un permis de transport rémunéré de personnes, notamment par une formation beaucoup plus courte qui se résumerait, si j'ai bien compris, à sept heures. D'un côté, on veut réduire la durée de la formation, puis, d'un autre côté, on veut ajouter la question du transport des personnes handicapées, qui n'est pas une mince tâche, nécessairement.

Des chauffeurs de taxi nous font part du fait qu'il y a des cas lourds. On prend pour acquis que le transport des personnes avec des besoins particuliers, bien, ce sont des gens qui s'assoient et, tout simplement, on peut peut-être les aider à embarquer dans la voiture, puis ensuite tout va bien, alors qu'il y a une série de conditions qui peuvent être liées à... enfin,

qui peuvent entraîner, là, le transport de personnes qui sont, disons, parfois difficiles à gérer pendant la durée du transport également. Donc, il y a un volet qui avait déjà été exposé d'ailleurs, là, en partie, lors des auditions, des consultations particulières.

Alors, moi, la question que je veux poser, c'est à savoir : Comment on peut en offrir davantage, une formation plus complète, notamment avec le transport des personnes avec des besoins particuliers, mais sans nécessairement utiliser un véhicule adapté, tout en réduisant à sa plus simple expression la formation qu'on veut donner à travers le Québec?

M. Bonnardel : On ne réduit pas la formation à sa plus simple expression. On va uniformiser une formation qui est donnée à la hauteur de sept heures, dans différentes régions du Québec, chez vous, chez nous, d'une centaine... de 100 heures à Québec, de presque 150 à Montréal, on va avoir une formation qui sera uniforme, où on va répondre pas, disons, à un besoin, mais... le transport des personnes handicapées, comme je l'ai mentionné là, parce que, pour nous, c'est important.

Et on ne baisse pas les règles, là. La formation sera bonne, comme on la connaît aujourd'hui, mais uniformisée, avec un nombre d'heures x. Et, si vous souhaitez faire du taxi adapté avec un véhicule adapté, vous aurez une formation supplémentaire qui sera, elle, obtenue par document que vous devrez obligatoirement tenir dans l'auto, soit par téléphone, soit par papier. Et par la suite, quand vous allez obtenir votre accréditation, bien, nécessairement, la SAAQ pourra accréditer votre permis, parce que vous aurez suivi cette formation, et votre véhicule.

M. Arseneau : D'accord. Mais, moi, ce qui m'intéresse, c'est de savoir en quoi consiste le x que vous mentionnez. Vous dites que ça ne sera pas réduit à sa plus simple expression. Donc, est-ce que je dois comprendre que la formation universelle offerte à l'ensemble des gens qui veulent faire du transport rémunéré de personnes sera quelque part entre le 150 heures actuel et le sept heures, mais supérieur au sept heures actuel, ou est-ce qu'on va réduire à sept heures pour tout le monde, peu importe la région, chez vous, chez nous, à Montréal, à Québec?

M. Bonnardel : On va définir, M. le député, une formation globale où on pourra passer au travers de tous les tenants et aboutissants d'une formation... Je ne veux même pas dire minimale parce que, je me souviens, ça a été un des premiers amendements, quand on parlait du mot «minimal», là, alors, pour moi, ce n'est pas le bon mot. C'est une formation générale obligatoire qui va répondre aux besoins de l'utilisateur, du client. Alors, est-ce qu'elle sera de 15, 20, 30? Je n'en ai aucune idée. Mais on va définir la formation, on va définir le nombre d'heures pour être capable de répondre à tout, à tout.

• (11 h 20) •

M. Arseneau : Mais est-ce qu'on s'entend sur l'idée qu'encore une fois, précisément sur le sous-amendement, si on veut inclure dans une formation générale une formation spécialisée pour le transport des personnes à mobilité réduite ou à besoins particuliers, même l'élargir un peu, que ça peut comporter un supplément, en termes d'heures, à un minimum qui serait compris, là, à l'heure actuelle, dans les sept heures dans certaines régions? Parce que, moi, c'est ce que je lis dans l'intention gouvernementale, ici, à l'amendement, là, au deuxième alinéa, lorsqu'on parle du transport des personnes handicapées. Si je regarde ce qui était décrit comme profil ou comme contenu de formation préalable, je ne lisais pas «transport des personnes handicapées», comme si c'était un nouvel élément qui semble faire consensus et sur lequel on voudrait peut-être, là, élaborer davantage. Donc, peut-être juste vérifier, là, si effectivement vous comprenez comme moi que d'inclure ça, ça veut dire effectivement qu'on en donne un peu plus que moins.

M. Bonnardel : Ne formera pas moins, M. le député. Il y aura des sujets spécifiques, dans cette formation, qui seront étudiés. On veut bien le nommer du côté des personnes handicapées, on veut bien le nommer pour le véhicule adapté, quand on fait du transport adapté avec un véhicule adapté. La définition qu'on donnera à ce cadre... On ne travaillera pas seuls, je vous le répète, là, on va travailler avec des associations spécifiques qui pourraient nous dire : Dans ce qui se donnait présentement au Québec, peut-être que, ça, on pourrait améliorer, ça, on pourrait peut-être l'enlever. Alors, on va travailler de façon consensuelle avec différents intervenants, des organismes qui auront à travailler avec la SAAQ pour définir le cadre et de s'assurer que, si on décide d'avoir une formation de x nombre d'heures, bien, ce sera le nombre d'heures et les sujets adéquats pour bien former n'importe quel chauffeur au Québec.

M. Arseneau : Donc, et tout ça sera fait dans le cadre d'un règlement, c'est ce que je comprends, un règlement qui sera vraisemblablement plus souple ou, en tout cas, qui favorisera un accès plus large à un plus grand nombre de personnes qui veulent s'adonner au transport rémunéré de personnes. Donc, les 150 heures dont on parlait pour la région de Montréal, il sera réduit, dans votre esprit, on va ramener ça à 15, à 30, et, le cas échéant, on élimine tout... Qu'est-ce qu'on élimine, en guise de rappel?

M. Bonnardel : N'oubliez pas, M. le député, si quelqu'un devient répondant et souhaite donner une formation additionnelle comme répondant... Ce sera le répondant qui va définir que, s'il y a une formation de 25 heures et que je souhaite donner 10 heures de plus, ce sera 10 heures de plus. C'est le répondant qui va définir s'il souhaite avoir une formation additionnelle. Mais ce ne sera pas 150 heures, ça, c'est certain.

M. Arseneau : Donc, les éléments sur lesquels le gouvernement veut s'assurer que la formation soit universelle pour l'ensemble des chauffeurs, qui pourraient être, justement, sujets à un supplément de la part du répondant, mais les éléments essentiels, ils sont résumés essentiellement dans la sécurité, transport des personnes handicapées. Et là les autres sujets, ça reste à déterminer, on ne peut pas obtenir davantage de précisions sur les éléments qui pourraient être présents dans un règlement éventuellement à venir.

M. Bonnardel : Vous avez raison.

M. Arseneau : Et donc on ne peut pas avoir d'exemple supplémentaire, le débat se fera plus tard. Ces deux éléments-là, c'est le minimum, et on ira... en fait, il faudra se fier aux partenaires que vous réunirez autour de la table pour adopter un règlement. C'est ce que je comprends, votre positionnement est clair. Je ne suis pas sûr que ça convienne à tous, dans la mesure où on avait des éléments qui étaient un peu plus précis, dans le passé, donc ça laisse place à toutes les interprétations. Mais je vous remercie, pour l'instant, de cette réponse, ça clarifie les choses pour nous dans la mesure où on repousse à plus tard les assurances qu'on aimerait obtenir aujourd'hui.

M. Bonnardel : Dans les services de transport par taxi, c'est par règlement qu'on a défini, aussi, la formation, alors on n'invente rien. Maintenant, je vous le dis, à la différence... Je ne dis pas qu'ils ne l'ont pas fait, là, mais on va travailler conjointement, de façon collégiale, avec différents organismes pour s'assurer que les sujets traités, la sécurité traitée, tout ce qu'on pourra amener, amender, modifier pour que ce soit une formation complète, complète, on va le faire, on va le faire. Je n'ai pas l'intention de tirer... d'avoir une formation qui amène les chauffeurs vers le bas, là. Une formation qui amène les chauffeurs vers le haut.

M. Arseneau : Mais une formation qui amène les chauffeurs vers le haut en réduisant la durée de la formation, ça peut rendre certains dubitatifs. Qu'est-ce qui est superflu, selon vous, à l'heure actuelle dans la formation, et qui doit être, justement, délégué au répondant qui juge, lui, que c'est important? Dans votre esprit, qu'est-ce qui est superflu aujourd'hui pour réduire de 150 à un nombre d'heures de quelques-unes?

M. Bonnardel : ...formation chez vous, M. le député, est de sept heures. À Québec, elle peut-être de 100, 90. À Montréal, elle est de 150. Pourquoi elle a sept heures chez vous, 150 à Montréal puis 100, 90 à Québec?

M. Arseneau : Donc, vous suggérez quoi? Que les 143 heures supplémentaires à Montréal sont superflues? Est-ce que c'est ça que je dois comprendre?

M. Bonnardel : ...assurément, assurément, assurément des choses qu'on peut modifier dans ces 150 heures qu'on utilise pour former un chauffeur à Montréal. Dans ces conditions, on va trouver, encore une fois, dans le texte de loi, un cadre qui va former, sécuriser, assurer que les chauffeurs qui auront passé à travers de cette formation seront de bons chauffeurs.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le sous-amendement de la députée de Mercier?

Mme Ghazal : Oui. J'ai combien de temps?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je pense, vous avez encore du temps, oui.

Mme Ghazal : Vous avez... j'ai comme six minutes.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez 3 min 30 s encore.

Mme Ghazal : Trois minutes. O.K. Vous avez dit, par exemple, à toutes les questions : On va voir plus tard, et tout ça, notamment la SAAQ. Moi, une des préoccupations que j'ai, c'est que, par exemple, le répondant, ça soit lui qui fasse une formation par lui-même, puis avec les nombres d'heures qui vont être déterminés par règlement, et après ça qu'il la fasse approuver par la SAAQ et non pas que ça devienne quelque chose de... puis, dépendamment des endroits ou des répondants, que ça ne devienne pas quelque chose d'uniforme, puis il y a des endroits où ça va être plus sévère, d'autres, non.

Donc, c'est sûr que l'idéal, ce serait un peu comme les permis de conduire normaux, que ça soit la SAAQ qui le fait et non pas des compagnies privées ou des répondants, et tout ça, pour ne pas lésiner sur la qualité. Mais, moi, mon point... Mais là on ne le sait pas. Vous dites... vous souhaitez : ça va être la SAAQ, on va voir par règlement.

Nous, notre inquiétude, elle vient d'où? Puis on pose des questions parce que vous avez oublié un gros morceau en mettant ce projet de loi dans la précipitation puis en voulant le faire adopter rapidement. Finalement, là, le temps a été prolongé parce qu'il y avait d'autres projets de loi que le gouvernement voulait faire adopter plus rapidement, mais c'est cette précipitation-là qui vous a fait oublier un énorme morceau qui est le transport adapté. Il a fallu que des gens sortent dans les médias, qu'ils viennent ici, en commission, en grand nombre pour dire que... Nous sommes inquiets, comment avez-vous fait pour oublier ça?

Oui, dans le projet de loi... dans la loi actuelle, c'est défini par règlement. Mais, en ce moment, notre inquiétude, puis notre manque de confiance, puis le fait qu'on a hâte d'avoir tous vos amendements vient de cet oubli majeur que vous avez fait et que vous avez reconnu par la suite. Donc, c'est pour ça qu'on pose des questions légitimes puis qu'on aimerait avoir ces réponses le plus rapidement possible pour cette question de transport adapté. Parce que vous avez oublié ce gros morceau. Qu'est-ce que vous allez oublier, après, quand ça va être dans le règlement ou plus tard, puis il va falloir que les gens, encore une fois, se soulèvent?

Donc, c'est de là que viennent tous nos questionnements, puis qu'on aimerait être rassurés, puis que, dans vos réponses... La réponse : On va voir plus tard, quand on va être rendus à l'article, ou on va voir par règlement, nous vous

assurons, notre souhait serait de, nous... dans mon intention, tout ça fait en sorte que ça ne nous rassure pas puis que la même chose va recommencer encore plus tard, vu que... Si on regarde ce que... cet oubli-là majeur, bien, ne nous rassure pas sur ce qui va arriver dans l'avenir. C'est pour ça qu'on vous pose des questions. Puis les questions qu'on vous pose, ce n'est pas uniquement nous, mais c'est des questions... nous sommes le relais des gens qui sont inquiets pour les clientèles qui ont besoin de ce transport adapté. Voilà.

M. Bonnardel : Vous savez, Mme la députée, je ne veux pas revenir en arrière, mais, dans la loi sur le taxi, le transport adapté n'est pas nommé. Il n'est pas nommé. C'est tout ajouté par règlement. Je l'ai dit, mieux le nommer dans cette loi, c'était l'objectif. Alors, c'est pour ça. Je le dis candidement, je le dis humblement : Mieux le nommer, c'est ce que nous allons faire pour rassurer les intervenants, les organismes qui pouvaient s'imaginer que c'était un oubli total. Ce n'est pas un oubli, puis ce qui était fait avant, ce n'était peut-être pas la meilleure des façons. Alors, c'est pour ça que, dans la loi, on le nomme mieux aujourd'hui.

Alors, je vous le dis, pour ce qui est de votre sous-amendement, la formation, je vous le répète, on va en discuter plus loin à 147. On a décidé de travailler alinéa par alinéa. Mais ça, je vous le mentionne, je vous le dis, ce sera déposé en temps et lieu avec une formation spécifique pour le véhicule adapté.

• (11 h 30) •

Mme Ghazal : ...pour aider à ma... Là, je ne sais plus combien de temps il me reste, pour aider à ma décision, parce que... Est-ce que ça s'approche de ça? Parce que je pourrais, c'est une réflexion que je fais... Est-ce que ce sous-amendement-là je pourrais l'amener, par exemple, au... Mais je ne le sais pas, il faut que je décide au noir, on n'a pas l'amendement pour l'article 147.

M. Bonnardel : Mme la députée, rendu à 147, on sera peut-être rendu là mardi prochain, vous pourrez amender, vous pourrez amender mon article, si vous le souhaitez.

Mme Ghazal : ...on peut dire que vous allez les avoir prêts puis vous allez nous les soumettre, vu que vous allez le faire quand ça va être prêt, si vous vous pressez. Ça fait quand même longtemps qu'on a parlé de ça.

M. Bonnardel : Il me fera plaisir, tout dépend... tout dépend.

Mme Ghazal : Ça fait que je vais le maintenir.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le sous-amendement de la députée de Mercier? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, nous allons procéder...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Par vote nominal? Alors, nous allons procéder par vote nominal. Donc, Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Contre.

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

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Bussière (Gatineau)?

M. Bussière : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

La Secrétaire : M. Lafrenière (Vachon)?

M. Lafrenière : Contre.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Pour.

La Secrétaire : M. Rousselle (Vimont)?

M. Rousselle : Pour.

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

M. Kelley : Pour.

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

M. Arseneau : Pour.

La Secrétaire : Mme St-Pierre (Acadie)?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Abstention. Alors, le sous-amendement est rejeté. Nous revenons à l'amendement. Est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Arseneau : Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Est-ce que c'est le bon moment pour présenter un autre sous-amendement?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, vous pouvez présenter un sous-amendement.

M. Arseneau : Je peux prendre quelques secondes pour vous le transmettre?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons suspendre quelques minutes, s'il vous plaît.

(Suspension de la séance à 11 h 32)

(Reprise à 11 h 34)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre les travaux. Donc, nous sommes... M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous allez procéder plus tard, si je comprends bien?

M. Arseneau : Oui, on me suggère d'amender la principale plutôt que l'amendement, alors on va attendre.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. O.K. Alors donc, est-ce qu'il y a encore des commentaires sur l'amendement déposé par le ministre?

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente, j'aurai un sous-amendement dans quelques instants, mais j'ai une question à poser au ministre, qui, à de nombreuses reprises, nous a dit : On va parler de ça à 147, le transport adapté. Est-ce qu'il peut m'indiquer, à 147 actuellement, où ça parle de transport adapté?

M. Bonnardel : Comme je l'ai mentionné ce matin à la députée de Mercier, ce sont les ajouts que nous aurons à 147.

M. Barrette : Est-ce qu'il peut m'indiquer où, dans le projet de loi, transport adapté, dans le texte du projet de loi, existe?

M. Bonnardel : Vous voulez que je vous donne les indications où le mot «transport adapté» existe?

M. Barrette : Existe dans le projet de loi tel quel.

M. Bonnardel : Il existe dans les amendements que nous avons déposés.

M. Barrette : Le projet de loi initial.

M. Bonnardel : Vous voulez que j'essaie de trouver tous les... On est à l'article... l'amendement de l'article 9, là.

M. Barrette : Non, non, pas les amendements, dans le texte original. C'est parce que ça n'apparaît pas. Alors, quand le ministre dit : Il n'y a pas eu d'oubli, on va s'en occuper, ça a été oublié, Mme la Présidente. Le transport adapté n'existe pas. Mais là je vais déposer un sous-amendement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Est-ce qu'il est prêt?

M. Barrette : Alors, il est prêt à être distribué.

La Présidente (Mme St-Pierre) : On va distribuer...

M. Barrette : Alors, j'en fais la lecture.

La Présidente (Mme St-Pierre) : On va distribuer le sous-amendement.

M. Barrette : Bon, l'amendement proposé à l'article 9 est modifié par l'ajout, à la suite du paragraphe 2°, du suivant : 2.1° Ajouter après le paragraphe 2° : «La société devra prévoir une classe spécifique de permis pour les chauffeurs autorisés à effectuer du transport adapté;».

Alors, Mme la Présidente, je pense que le ministre voit déjà très bien que je vais répéter l'argumentaire que j'ai fait précédemment. Mais je vais rajouter certains éléments. Depuis le début et particulièrement ce matin, dans les échanges que le ministre a eus avec la députée de Mercier et momentanément avec le député des Îles-de-la-Madeleine, ce n'est pas compliqué, Mme la Présidente, c'est toujours plus simple. Les heures de formation diminuent. On va avoir une formation globale, tout, tout, tout, mais on va avoir en même temps peut-être une formation spécialisée. Le répondant pourrait décider de donner des heures supplémentaires de formation. Bien, c'est peut-être parce que les heures de formation, implicitement, ne sont pas suffisantes.

On propose d'avoir une réglementation plus claire et plus précise. C'est toujours : Non, on ne peut pas le faire, mais, oui, Mme la Présidente, il n'y a pas de problème, nous, on s'occupe vraiment du transport adapté puis c'est important pour nous. Et c'est d'ailleurs la raison pour laquelle on ne l'a pas mis dans le projet de loi, parce qu'évidemment c'est très important pour nous.

Et l'argument principal qu'on nous invoque pour ne pas l'avoir mis : Ce n'était pas dans l'ancienne loi. Et je rappelle au ministre que l'ancienne loi, on l'a abolie, là, elle n'est plus là, là, on la remplace par le projet de loi n° 17 parce qu'elle n'est pas exactement ce que le ministre veut avoir aujourd'hui. Alors, on ne peut pas invoquer quelque chose qu'on fait disparaître pour justifier le fait que ce n'est pas là.

Alors, la réalité, là, c'est qu'on est dans une déréglementation excessive, volontaire pour augmenter le nombre de joueurs et faire en sorte que ça soit simple. Et, non, rien dans ce qu'a dit le ministre n'est rassurant, absolument rien. Rien, rien, rien. C'est toujours la même chose : Pensez-vous, M. le député, Mme la députée, chers gens qui avez des problèmes de mobilité, est-ce que vous pensez vraiment qu'on ne se préoccupera pas de votre sécurité? Regardez, je vous le dis, là, je vais le faire, ça ne se peut pas que je ne le fasse pas. Et, quand on propose de le mettre dans la loi, bien : Non, on ne le fera pas. On ne comprend pas les raisons pourquoi on ne le met pas dans la loi, mais c'est ça qui va arriver.

Alors, d'un côté, on dit qu'on veut la sécurité, on veut protéger ce secteur d'activité là pour l'industrie du taxi, mais on ne met pas dans la loi les moyens légaux qui ont plus de force pour le faire. Et, quand arrive le temps de parler de ça : Ne vous en faites pas, on va en parler plus tard ou encore on va en parler dans le règlement. Et là je vois, du côté de l'équipe ministérielle, des sourcils se diriger vers le haut. Bien oui, mais c'est parce que les lois, ça sert à quelque chose, là. Alors, si le ministre a jugé bon de mettre au moins un élément d'un règlement dans la loi précédemment, et nous aussi, bien, pourquoi, là, ce n'est pas bon?

Là, actuellement, Mme la Présidente, il y a des enjeux qui sont réels, et je pense que les propositions que l'on fait sont tout à fait fondées. Je le répète, là, le meilleur exemple, c'est la dernière discussion, le dernier débat auquel on vient d'assister — pas avec nous, là, ce n'était pas nous qui avions la parole — sur le transport adapté avec des références répétées du ministre à 147, 147, là, je vais lire la première phrase de l'article : «Pour l'application de [...] 146, le covoiturage s'entend du transport rémunéré de personnes par automobile qui remplit les conditions suivantes...» 147, là, c'est vous autres qui avez nommé cet article-là, ce n'est pas nous autres. On est allé voir, ça ne traite pas du transport adapté, ça parle de covoiturage. Et, quand on va parler de transport adapté, ça va être dans des amendements qu'on ne connaît pas, qu'on ne nous... pas dépose pas, mais qu'on ne nous fait pas prendre connaissance, alors qu'on devrait vraiment pouvoir prendre connaissance.

• (11 h 40) •

Ça fait que, d'un côté, quand on veut mettre des balises claires dans la loi en termes de sécurité, c'est non. Quand on veut lier la formation et la rendre obligatoire à un type d'activité, c'est non. Quand on veut avoir des textes, c'est non.

Et, quand on veut vraiment aller un peu plus dans le détail, c'est : Attendez, ce n'est pas dans la loi, à un article, vous allez en parler, puis nous, on aura des amendements, qu'on ne vous demande pas, puis de toute façon, à la fin, ça va être un règlement que vous ne verrez pas.

Alors là, à un moment donné, là, c'est assez difficile, pour n'importe quel observateur externe, de conclure que le ministre va nécessairement mettre de l'avant ce qu'il dit, d'une part. Puis je ne mets pas sa parole en doute, mais, une chose est certaine, le mettre dans le projet de loi, c'est pas mal plus fort que de dire qu'à quelque part un jour il y aura un règlement qui va simplement passer dans la *Gazette officielle*, qui ne reviendra pas devant les parlementaires et qui va être mis en application. Si ça, ce n'est pas tout un grand exercice de déréglementation pour simplement amener des joueurs additionnels, sans garantie de qualité, je ne sais pas ce que c'est.

Alors, on comprend, là, on a tous dit, là, qu'on était d'accord avec la modernisation de l'industrie du taxi. On a tous dit, tout le monde... tous les acteurs ont accepté le fait qu'il y avait des changements à être apportés. Tous les acteurs ne souhaitent qu'une chose, que ça se fasse dans l'ordre, d'une façon transparente et avec un maximum de sécurité, d'où le sous-amendement. Le sous-amendement qui est ici, là, il est simple. Et je vais reprendre les mots du ministre, hein? Le ministre, quand on parle de transport adapté, pour lui, dans son discours, il y a un seul cas de figure, pas deux, pas trois, pas quatre, c'est le véhicule, le type de véhicule qu'on transforme. J'avais posé la question : Il va-tu avoir un lanternon? Toujours pas eu de réponse. Il peut choisir de me répondre maintenant ou plus tard, puisqu'il est censé réserver cette activité-là à l'industrie traditionnelle du taxi, qui, elle, doit fonctionner avec un lanternon. Peut-être que je l'aurai tantôt.

Mais le ministre a dit lui-même que le transport adapté, et il l'a dit avec insistance, ce n'est pas simplement le transport de personnes en fauteuil roulant. Il y a du transport adapté qui se fait dans des véhicules de promenade, de gens qui ont des conditions physiques qui font en sorte que c'est adapté à elles, ces personnes-là. Et je vais aller plus loin, hein? Parlez à n'importe quel chauffeur de taxi, là, puis ils vont vous dire : Regardez cette personne-là qui est, par exemple, aveugle, a un problème de vision, qui a un chien-guide, bien, cette personne-là va vous dire : Vous savez, là, moi, quand je conduis mon véhicule avec cette personne-là, qui a ce déficit-là, ça m'oblige à avoir une attention plus soutenue. Ça m'oblige à prendre certaines précautions. Ça m'oblige à avoir un comportement qui est différent et qui est adapté à cette personne-là. Ça m'oblige ipso facto, normalement, à avoir une formation.

Tout le discours du ministre est centré sur le véhicule exclusivement, alors que, comme il l'a dit lui-même, ça devrait être centré sur l'usager. Et l'usager, lui, ce qu'il veut, là... c'est bien sûr que l'usager veut avoir plus de services. Et c'est bien sûr que, dans l'enjeu du transport adapté, il y a un enjeu budgétaire, hein? On n'a pas entendu le ministre, là, même si c'était complètement hors sujet... D'abord, le ministre ne s'est pas offusqué du fait qu'on était en dehors de l'amendement. Je pense que la collègue de Mercier devait en être heureuse, et on est très contents pour elle. Mais, au bout de la ligne, hein, le ministre, on n'a pas entendu un engagement quelconque de quelque nature que ce soit à s'adresser à ça avec ne serait-ce qu'une procédure pour revoir ça. Puis je ne lui demande pas de me répondre là-dessus.

Mais il y a une chose qui est certaine, là, vu du côté de l'usager, dans la réglementation qui est en place, le projet de loi ne traite en aucune façon, à date, du transport adapté. Le projet de loi devrait faire en sorte que, dans le texte de loi, il y ait un certain nombre de contraintes minimales, pas maximales, notamment une catégorie additionnelle de permis qui oblige, pour chacun de ces détenteurs-là, d'avoir une formation appropriée, certainement pas à la guise du répondant, certainement pas. Je veux bien, là, qu'il y ait un règlement, là, mais un règlement, normalement, ça découle de quelque chose de clairement statué dans un texte de loi.

Et, si, aujourd'hui, le ministre trouve un si grand intérêt d'abolir le 4C, hein, grand intérêt... Le 4C avait des incidences financières, notamment l'assurance, la plaque, et ainsi de suite. Le ministre, lui, là, là, il veut enlever ça? Parfait. Mais je ne vois vraiment pas pourquoi il n'y aurait pas un restant de 4C qui est une catégorie, dans le permis, qui, elle, obligatoirement, va amener une formation, pas à la guise ou à la discrétion... Puis là le ministre va me dire : Ce n'est pas à la discrétion. Non, non. Si le ministre nous dit que le répondant peut juger qu'une formation additionnelle est nécessaire, c'est parce qu'il pense que ça se peut que, dans bien des cas, la formation standard ne soit pas suffisante, peut-être pas pas appropriée, mais pas suffisante. Alors, ça, c'est un gage de sécurité. Alors, ça, je le sépare du véhicule modifié, qui est une autre affaire. Le véhicule, tel que le dit lui-même le ministre, de promenade, qui transporte des gens qui sont dans la catégorie du transport adapté, ces gens-là devraient... on devrait avoir la garantie que ces gens-là sont transportés par des gens qui ont un permis adéquat.

Est-ce que le ministre va répondre favorablement à cet amendement dans l'intérêt des usagers les plus vulnérables, qui ont été clairement, à la case départ, oubliés dans l'écriture du projet de loi n° 17?

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

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je l'ai mentionné auparavant, on n'a pas besoin de créer une classe spécifique de permis qui n'existe pas présentement parce que, présentement, on va, lors de l'adoption de la loi ou après l'adoption de la loi, par règlement, définir quel sera le cadre d'une formation additionnelle pour ceux ou celles qui souhaiteraient faire du transport adapté avec un véhicule adapté. Je l'ai maintes et maintes fois mentionné depuis presque deux heures, il y aura une formation générale qui sera encadrée par la SAAQ, qui sera définie par les différents partenaires et intervenants que nous avons entendus voilà quelques mois déjà, et que, par la suite, si un chauffeur décide de faire du transport adapté, il aura une formation spécifique pour ce véhicule adapté qu'il conduira. Et, de cette façon, il aura une formation qu'il pourra définir et expliquer à un agent que... voici la formation que j'ai eue, même chose du côté de la SAAQ, quand le véhicule sera dûment autorisé, tout comme son permis de chauffeur.

M. Barrette : Ça ne répond pas à l'enjeu, Mme la Présidente. C'est une prise de position du ministre qui se résume à de la simple déréglementation la plus étendue possible. Encore une fois, le ministre rattache tout son discours,

tout son discours, au véhicule de transport adapté, alors qu'il a dit lui-même qu'il y avait des gens, et je suis convaincu qu'il y en a, des gens, en quantité très significative, particulièrement dans la grande région de Montréal, qui utilisent des véhicules de promenade dans un cadre de transport adapté. Pourquoi le ministre refuse-t-il de garantir à la population, par sa voie réglementaire, cet élément-là?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je pense que je ne peux pas être plus clair pour ceux qui nous écoutent. Il y a peut-être certains membres de transports... d'organismes adaptés qui se disent : Où le député de La Pinière souhaite aller? Il y aura une formation obligatoire et un examen, là, c'est indiqué au paragraphe 3°, un examen qui devra être réussi, un examen qui devra être réussi pour obtenir l'accréditation de conduire un véhicule adapté. Il faut faire la différence, on peut faire du transport adapté dans un véhicule conventionnel, conventionnel. Alors, de l'autre côté, si on veut avoir un véhicule adapté, tous ceux qui nous écoutent, soyez assurés que ce chauffeur, cet homme, cette femme qui sera dans un véhicule adapté aura suivi une formation spécifique pour ce véhicule. On n'a pas besoin de classe appropriée, qui n'existe pas, soit dit en passant, présentement, mais il y aura une formation, et ce sera dans le portfolio, à la SAAQ, du chauffeur.

• (11 h 50) •

M. Barrette : Alors, je vais répéter, Mme la Présidente, là, le ministre, encore une fois, rattache son argumentaire à la situation exclusive du véhicule. Moi, je rattache mon argumentaire à l'usager, la personne qui reçoit des services en matière de transport adapté. Le ministre a dit lui-même à plusieurs reprises que le transport adapté, ce n'était pas seulement en véhicule adapté. Et ce que je recherche par mon amendement, c'est de faire en sorte que tous les cas de figure soient couverts.

Le ministre a dit à plusieurs reprises, encore aujourd'hui, qu'il y aurait des amendements, hein? Il peut bien les déposer aujourd'hui, s'il le veut, là. On est prêts. On peut suspendre les travaux, s'il le veut, pour distribuer, non les déposer, tous les amendements qui traitent du transport adapté, s'il les a vraiment écrits. On est prêts, Mme la Présidente, on est même prêts à recevoir des documents de travail, hein? On peut très bien recevoir les documents de travail qui vont nous dire où le ministre s'en va. Aujourd'hui, on ne les traitera pas, ils ne seront pas déposés, mais au moins on va savoir exactement où le ministre s'en va.

Le ministre, lui, là, il se demande où moi, je m'en vais. C'est assez clair où je m'en vais. Moi, je m'en vais dans la protection de l'usager. Lui, il s'en va vers le développement de véhicules ou d'un secteur d'activité de véhicules. Pourtant, il l'a dit à plusieurs reprises encore aujourd'hui, qu'il avait l'intention de déposer des amendements pour réserver le transport adapté à l'industrie traditionnelle du taxi. Il n'a jamais dit qu'il souhaitait réserver une partie du transport adapté à l'industrie du taxi.

Dans nos débats précédents, c'est clair qu'on a tous évoqué le fait que ce n'est pas Uber qui va faire ça, incluant celui en véhicule de promenade. Mais le ministre, je le répète, il l'a dit lui-même : Du transport adapté, ça se fait dans des véhicules de promenade. Alors, la condition de sécurité qui vient par la formation, bien, c'est la formation selon toutes les formes, dans les circonstances de transport adapté, toutes, donc véhicules et véhicules de promenade, véhicules modifiés et véhicules de promenade. Ça, c'est cohérent avec ce qu'a dit le ministre. Mais le ministre, lui, là, il ne veut pas. Lui, ce qu'il dit, là, c'est : Regardez, arrêtez de m'achaler avec de la réglementation, c'est un projet de déréglementation pour les chauffeurs. Je veux, moi, déréglementer l'entrée pour les chauffeurs pour augmenter le volume de chauffeurs, hein, c'est par ça, lui, qu'il va améliorer la situation, vu de l'usager. C'est ce principe. Je prends son principe au pied levé et au pied de la lettre : il pense à l'usager, parfait, nous autres aussi.

Alors, en toutes circonstances de transport adapté, la formation devrait être démontrée et requise. Il y a deux manières de faire ça : il y a évidemment la formation et un examen, j'en conviens, mais l'obligation, par un permis spécifique, une mention spécifique dans le permis, de l'avoir. Vous êtes un véhicule de promenade, vous êtes un Uber, vous êtes un Lyft, vous êtes ce que vous voulez, si vous faites du transport adapté en véhicule de promenade, vous devez avoir cette mention-là et conséquemment la formation.

Est-ce que le ministre va finir par accepter le fait que sa proposition limite l'obligation de formation à un type de véhicule et non à toutes les occurrences de transport adapté?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, à l'article 2, que nous avons amendé, au paragraphe 2°, pardon, de l'article 9, j'ai bien mentionné, et je le répète pour ceux qui nous écoutent, ça se lit comme suit :

«La société autorisée à être chauffeur la personne qui lui transmet une demande d'autorisation recevable et qui remplit les conditions suivantes :

«2° elle a complété une formation portant sur la sécurité, le transport des personnes handicapées ainsi que les autres sujets et selon les modalités prévues par règlement du ministre».

Les 7 500 permis au Québec aujourd'hui, chauffeurs, doivent obligatoirement passer une formation qui a été définie par règlement dans la loi sur le taxi. On va encadrer et uniformiser cette formation pour tous les chauffeurs au Québec, tous les chauffeurs. Et c'est pour ça qu'on a bien nommé le transport des personnes handicapées ainsi que les autres sujets. Si ces chauffeurs décident de faire du transport adapté dans un véhicule adapté par la suite, ils auront une formation additionnelle qui aura été préparée, formée, encadrée par les différents organismes, dont peut-être certains qui sont venus en commission parlementaire voilà quelques mois. Merci.

M. Barrette : Mme la Présidente, je vais prendre le cas de figure que j'ai pris il y a un instant. Dans sa réglementation, dans ce qu'il met sur la table, le projet de loi ainsi que l'amendement, est-ce que le ministre peut me démontrer qu'un chauffeur aura l'obligation d'avoir une formation spécifique pour le transport adapté si, dans un véhicule de promenade, il va donner un service de transport adapté à une personne non voyante? Non. Non, non, non, c'est... Là, le ministre, Mme la Présidente, me dit oui. Oui, mais c'est écrit comment, ça? Ce n'est pas écrit. L'utilité d'une classe additionnelle, c'est ça. Ce n'est pas spécifique, c'est général.

Alors, le ministre me répond toujours en disant : Bien, il va y avoir une formation que l'on a prévue, qui va tout couvrir, puis, pour les véhicules adaptés, eux autres, il va y avoir une formation additionnelle. Le cas de figure du véhicule de promenade, il n'y a rien de spécifique à ça.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, pour ceux qui nous écoutent, encore une fois, je sais que le député essaie de passer par Kuujuaq, là, pour revenir à Québec, là, mais là on est à Québec. Et ça fait peut-être 12 fois que je le répète, je vais le répéter une dernière fois.

Le paragraphe 2°, qui est modifié dans l'amendement que j'ai déposé, spécifie, spécifie que la société va autoriser un chauffeur à être chauffeur la personne qui lui transmet une demande d'autorisation recevable et qui remplit les conditions suivantes, dont le paragraphe 2° : «...complété une formation portant sur la sécurité, le transport des personnes handicapées ainsi que les autres sujets et selon les modalités prévues par règlement du ministre», comme cela a été fait dans la loi sur le taxi précédemment.

M. Barrette : Mme la Présidente, ce que le ministre dit, c'est qu'il y a donc, à la fin, une seule formation, qui est universelle. C'est ça qu'il nous dit, là. Alors, il y a une formation universelle. Il n'y a donc plus de formation spécifique nécessaire. Et on est dans un environnement, au moment où on se parle, là, où on prévoit diminuer de façon significative les heures de formation.

M. Bonnardel : ...présentement, ça n'existe pas, ce que vous dites.

M. Barrette : Je le sais. Non, non, un instant, là, un instant, Mme la Présidente. Là, ce que le ministre dit... Bien, qu'il le redise. Alors, le ministre, là, nous dit, au moment où on se parle, qu'il y aura une formation universelle, point.

M. Bonnardel : ...une formation qui va, je le répète, réunir le transport des personnes handicapées ainsi que les autres sujets, dont la sécurité.

M. Barrette : Donc, c'est une formation universelle.

M. Bonnardel : Tout à fait. Qui sera définie, encadrée par les intervenants que nous avons rencontrés. Et, si, par la suite, un chauffeur veut faire du transport adapté avec un véhicule adapté, il aura une formation séparée. Présentement, tous ceux qui suivent une formation, les 7 500 propriétaires de taxi, d'un permis de taxi, suivent une formation qui est inégale, dans une certaine mesure, en termes d'heures un peu partout au Québec. Maintenant, on va uniformiser tout ça et s'assurer qu'on aura répondu à tout ce qui a été peut-être oublié dans la formation actuelle au Québec.

M. Barrette : Alors là, c'est vraiment intéressant, Mme la Présidente, parce qu'on commence à arriver vraiment... Je vois que le ministre, là, commence à mieux structurer ses phrases, puis c'est bien intéressant, parce que, là, ce qu'il vient de dire, là, c'est qu'il y aura une formation universelle meilleure qu'aujourd'hui. Mais, quand c'est un véhicule adapté, il y aura une formation additionnelle, hein? Elle est additionnelle parce que c'est un véhicule transformé pour le transport adapté. Donc, il y a donc des circonstances où le transport adapté exige une formation additionnelle. On ne peut pas contester ça, là. S'il y a une formation universelle excluant les véhicules transformés et qu'il faut une transformation additionnelle pour le transport dans des véhicules transformés, c'est donc qu'il y a une situation qui l'exige.

Alors, comme le ministre a dit que le transport adapté, ça se faisait aussi en véhicule de promenade, bien, conséquemment, il y en a un des deux qui n'aura pas la bonne formation. À moins que le ministre considère que la formation ne soit spécifique non pas au véhicule seulement mais aussi au handicap. Est-ce que le ministre peut nous dire maintenant ce qu'il considère comme handicap?

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

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'ai assez répété, là, ce qui sera mis de l'avant en termes de formation. Je pense que les gens qui nous écoutent se disent peut-être, là, que... Voyons, est-ce que je viens d'entendre le ministre répéter la même chose 14 fois? Oui, c'est bien ça. Ça fait peut-être 12 fois que je le fais, là, alors je le fais une dernière fois.

On amende l'article 9, Mme la Présidente, parce qu'on veut mieux nommer au paragraphe 2° une situation qui avait été déjà définie par règlement dans l'ancienne loi sur les taxis, où ce n'est pas nommé, mais c'est fait par règlement, le fait que la société — SAAQ, quand on parle de «société» — va émettre... donc autoriser à être chauffeur une personne qui va demander une autorisation, mais elle devra, avant toute chose, compléter une formation qui va porter sur la sécurité, sur le transport des personnes handicapées, ainsi que les autres sujets définis par la SAAQ et les différents organismes, et selon les modalités prévues par règlement du ministre.

• (12 heures) •

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, encore une fois, le ministre vient d'insister lui-même sur le mot «handicapées», hein? Il vient de mettre dans la même phrase «une formation additionnelle» et «handicapées», et il a dit dans d'autres phrases : Transport adapté, c'est en véhicule, pour le transport adapté, modifié, et en véhicule de promenade.

Donc, dans le transport adapté, dans l'esprit du ministre, il y a deux catégories, il y a les personnes handicapées et il y a toutes les autres, d'où la question : C'est quoi, pour lui, un handicap qui justifie une formation spéciale additionnelle? Parce que, clairement, le transport adapté, pour toutes les autres, ne nécessite pas de formation particulière, parce que ça va

être sa formation générale, et on sait que les heures de formation vont probablement aller à la baisse. Alors, quelle est la définition, dans l'esprit du ministre, de «handicap» qui permet d'exclure tout un paquet de gens qui ont besoin de transport adapté? Question simple.

M. Bonnardel : ...

M. Barrette : Ah! question simple qui n'amène aucune réponse. Alors, je vais le répéter pour le bénéfice de ceux qui nous écoutent. Le ministre nous a dit que son intérêt premier était l'utilisateur. À cet égard, il prévoit exiger une formation additionnelle pour les gens qui reçoivent du transport pour des personnes handicapées. C'est du transport adapté. Le ministre a dit aussi que le transport adapté s'adressait à des usagers qui étaient transportés soit dans des véhicules transformés soit dans des véhicules de promenade. Alors, dans ces gens-là, il y a donc deux catégories, des gens qui sont handicapés et pour lesquels les chauffeurs ont besoin d'une formation spéciale et les autres gens qui ont besoin de transport adapté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous interrompre ici, M. le député de La Pinière.

M. Barrette : C'est vraiment malheureux, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le sous-amendement proposé par le député de La Pinière? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, nous allons... M. le député de Vimont, allez-y.

M. Rousselle : Écoutez, j'ai compris les arguments, là. Il n'y a pas de problème, là, je ne reviens pas sur la classe 5, là. Comme vous dites, j'ai compris. Pourquoi? Parce que, le permis de conduire, c'est qu'est-ce qui est universel, hein? Le permis de conduire, c'est ça qui te donne le droit de conduire. Dans le permis de conduire, comme ceux qui ont une classe 1, justement, ils ont des mentions F ou M. F, bien, c'est concernant le véhicule lourd articulé, ou M, c'est manuel.

Pourquoi vous n'ajoutez pas, dans ces mentions-là... Si vous ne voulez pas faire une modification de classe... d'ajout, là, 5A, B, C, là, pourquoi vous ne l'ajoutez pas? Ce serait un ajout, là, tout simplement sur la mention sur le permis de conduire. Vous ne rajoutez pas de classe à ce moment-là. C'est juste une mention comme quoi la personne titulaire de ce permis-là a le droit justement de conduire soit un véhicule pour transporter des gens ou encore un véhicule qui peut avoir des gens... adapté. C'est juste quelque chose... une modification qui est très simple, qui n'est pas compliquée puis qui ne demande pas grand-chose. Qu'est-ce que vous en pensez, de celle-là?

M. Bonnardel : ...parce que, M. le député, celui ou celle qui aura passé la formation pour un véhicule adapté aura dans son véhicule, donc, l'attestation comme quoi elle a réussi l'examen.

M. Rousselle : Ça, j'ai bien compris. Mais, comme j'ai commencé, disant que le permis de conduire, là, il faudrait ajouter... Je peux comprendre ça, là, mais, il me semble, ça serait si simple. Donc là, je vois que vous êtes totalement fermé.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires? O.K., donc, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Juste un instant. Dans le règlement sur les services de transport par taxi, le règlement actuel, il y a une série de conditions qu'il faut respecter pour obtenir le droit de pratiquer. Je comprends bien que l'article actuel, l'article 9, évidemment, ne sera pas associé à quelque règlement que ce soit. Ce sont les conditions de base, et ce sont les seules conditions auxquelles on devra souscrire pour pouvoir devenir chauffeur pour le transport rémunéré des personnes par automobile. Il n'y aura pas d'autres règlements qui vont venir s'ajouter à ça avec des spécifications quelconques.

M. Bonnardel : Donc, M. le député, je pense qu'on explique bien la combinaison sécurité-transport des personnes handicapées, autre sujet, ça, c'est multiple, selon, je me répète encore une fois, la demande ou les demandes des différents organismes qui pourraient... Mais là n'oublions pas, là, il existe déjà des formations, là. Alors, on va assurément prendre ce qui se donne de bon, peut-être le combiner et se dire : Bien, on va prendre ci, on va prendre ça, on va ajouter ça. On aura une formation globale qui va assurer encore une fois que, chaque usager ou client qui embarquera dans un véhicule de taxi, ces personnes pourront se dire : Assurément, il y a une formation plus que minimale pour être chauffeur de taxi.

M. Arseneau : D'accord.

M. Bonnardel : ...rémunéré de personnes.

M. Arseneau : En fait, je ne parlais pas strictement de la formation. Je parlais des exigences. C'est-à-dire que, dans la loi actuelle, on avait certaines exigences qui étaient inscrites dans un règlement. Là, aujourd'hui, les exigences minimales et maximales... En fait, la totalité des exigences pour devenir chauffeur se résume à l'article 9 et l'ensemble de ses alinéas avec l'amendement que vous apportez. Je comprends que, pour préciser les éléments de la formation, il y aura un règlement. Mais ces exigences-là sont les exigences auxquelles tous les chauffeurs de taxi ou des autres services qui seront maintenant permis... n'auront que ces exigences à suivre. Il n'y en a pas d'autres qui vont se superposer dans un autre règlement. C'est la totalité, d'accord? C'est bien.

Donc, je voulais juste m'assurer que c'était bien le cas. Je reviendrai tout à l'heure avec mon amendement à l'article 9.

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

Mme Ghazal : J'avais encore des questions sur la formation, mais là, comme on est sur le sous-amendement pour la classe de permis spécifique, ça fait que je vais rester là-dessus.

Tout à l'heure, quand je lui ai dit : Bien, on ne veut pas qu'il y ait... Moi, j'ai l'impression qu'il va y avoir moins d'exigences, puis là on est en train de les apprendre article par article, pour, par exemple, le véhicule, pour la formation, qui va arriver à 147.1, etc. Puis c'est ça un peu, l'idée, c'est de voir...

Par exemple, moi, je n'y avais pas pensé, là, d'avoir une classe de permis spécifique, vu qu'est-ce que j'avais demandé, puis ça a été battu, c'est de garder et de maintenir le permis 4C pour tout le monde. Mais l'idée derrière ça, c'est que, quand on va suivre la formation, la personne qui va suivre une formation spécifique, dont on va avoir les modalités par règlement et qui va être dans le projet de loi dans 147.1, au moins, cette personne, elle va avoir comme une attestation de formation, un papier qu'elle va garder avec elle, un peu comme quand on a une attestation de formation pour faire... je ne sais pas, moi, donner des premiers soins ou des choses comme ça.

Puis là ça fait que, là, les exigences s'additionnent une à une. Donc, il faut que ton véhicule respecte toutes les spécifications. Il faut que tu aies la formation. Là, il va y en avoir peut-être d'autres. Vous allez nous les mentionner, quelles sont les autres exigences. Puis l'idée derrière ça, c'est d'avoir, d'abord, quelle est la charge de plus, de dire : Bien, O.K., je vais aller à la SAAQ, je remplis toutes ces exigences-là, de remplir toutes ces exigences-là, bien, ça me donne un permis spécifique qui dit qu'en un coup d'oeil tu as un permis, ce permis-là atteste que tu remplis toutes les exigences pour le transport adapté, qui a des besoins spécifiques... que seulement le transport de personnes. C'est ça, l'idée.

On parlait beaucoup d'identification du véhicule. Là, on parle de l'identification du chauffeur. Au lieu de dire : Oui, oui, je réponds à toutes les exigences, regardez mon véhicule, oui, j'ai la formation, voici mon attestation, plus d'autres exigences que peut-être vous allez nous dire, mais là, en un seul... d'une seule façon, la personne, si elle veut vraiment offrir ce service-là à la population...

• (12 h 10) •

Puis on a vu que les barrières ne sont pas uniquement le nombre de voitures puis le manque de concurrence, mais il y a aussi d'autres barrières, le financement des sociétés de transport, etc., que vous dites que vous aller parer et régler ces barrières-là, puis ça va être un autre sujet plus tard, quand on va arriver aux articles. Mais, de cette façon-là, si quelqu'un veut le faire, si on lui demande d'aller chercher ce permis-là de plus puis on lui exige ça, ce n'est pas une si grande exigence, alors que, si, par exemple, pour le transport des personnes normales, qui n'est pas le transport régulier, là, de personnes... qu'on vous dit : On peut faire ça pour le plaisir, puis avoir du plaisir à le faire seulement 12 heures par semaine, etc., je comprends que vous voulez réduire les exigences, ce avec quoi nous, on n'est pas d'accord, mais ça s'explique.

Mais, pour le transport adapté, c'est quand même quelque chose de tout modifier ton véhicule, de t'assurer qu'il respecte les exigences, de faire une formation supplémentaire de plus. Puis, si, à la fin, tout ce qu'il reste, c'est d'aller chercher un permis d'une autre classe, par exemple un permis TA, transport adapté, quelle est la justification qui dirait : Mais, non, tout est là? Pourquoi lui exiger ça de plus? Ça ne serait pas une si grande exigence pour les gens.

M. Bonnardel : Mme la députée, il y a 350 permis, au Québec, présentement, octroyés pour ceux qui font seulement du transport adapté. Ils n'ont pas cette classe spécifique que vous souhaiteriez créer. Est-ce que ça fait d'eux des moins bons chauffeurs qualifiés? Non.

Mme Ghazal : Ils ont la classe 4C, par contre.

M. Bonnardel : Alors, on enlève la classe 4C justement pour apporter la classe 5, avec les modalités que je vous ai déjà expliquées depuis hier ou avant-hier. Alors, on n'a pas besoin de créer une classe spécifique. Il y aura une formation spécifique pour ceux qui font du véhicule adapté. Je pense, vous m'avez entendu le dire maintes et maintes fois. Alors, là-dessus, on va répondre encore une fois... d'une formation générale pour tout le monde, et, si certains veulent faire du transport adapté avec un véhicule adapté, nous aurons une formation additionnelle à passer. Ça, c'est sine qua non, obligatoire.

Mme Ghazal : Mais vous êtes d'accord que juste en... Je veux dire, ce n'est pas une charge extrêmement lourde pour les gens qui prennent la peine de vouloir faire du transport adapté... puis qu'il y aura des exigences, comme vous me l'avez dit, qui seront quand même importantes. Vous êtes d'accord que ce n'est pas une exigence de plus d'amener ça?

M. Bonnardel : La question, ce n'est pas juste une exigence, c'est que, présentement, ça n'existe pas, et les chauffeurs qui ont suivi cette formation spécifique, pour les 352, font très bien leur travail. Ce n'est pas parce que c'est indiqué sur leur permis qu'ils sont... on se déclare meilleur. Je pense que tout le monde qui utilise le transport adapté, pour un véhicule adapté, savent très bien que ces chauffeurs ont été formés différemment ou qu'ils ont reçu une formation additionnelle. Ça, tout le monde... En tout cas, dans le milieu, c'est ça, ça ne changera pas. Ce sera même amélioré par la suite.

Mme Ghazal : En fait, la vraie chose, c'est qu'en ce moment les gens qui font du transport adapté ont un permis spécifique, qui est celui du taxi, en ce moment. Et là ce qu'on dit, nous, c'est-à-dire avec ce sous-amendement-là du député de La Pinière, c'est : O.K., vous voulez l'enlever, ça a été enlevé pour tout le monde... mais de le garder spécifique

pour les gens qui font du transport adapté. Puis la raison pour ça, c'est vraiment pour identifier les personnes qui peuvent le faire.

Ça fait que je n'arrive pas... je veux juste... parce que, comme on ne connaît pas toutes les autres exigences qui vont être demandées aux gens qui vont faire du transport adapté... Puis moi, j'ai cette inquiétude-là, qu'on en retire, qu'on en retire. On ne sait pas le nombre d'heures de moins. On ne connaît pas tout ça. Donc, au moins, si la personne peut avoir un permis spécifique pour faire ce travail-là, qui demande, qui requiert des compétences différentes, une formation différente, un véhicule différent, etc., bien, au moins, on a un permis, à la SAAQ, qui, d'un coup d'oeil, d'une façon simple, amène toutes ces exigences-là, qu'on ne connaît pas la teneur au complet puisqu'on va le savoir uniquement par réglementation.

Et, pour nous rassurer puis rassurer le public, bien, au moins, cette exigence d'avoir un permis, pas juste une attestation de formation, plus toutes les autres exigences, un permis... au moins, O.K., on le sait, cette personne-là, elle est ferrée, là, pour faire du transport adapté, totalement. Parce qu'on enlève quand même quelque chose. Vous m'avez dit : Non, on n'enlève pas... Moi, je vois qu'on enlève quelque chose. Ils ont actuellement un permis classe 4C qui n'est pas celui de tout le monde. Là, on leur dit : Vous allez avoir le même permis que tout le monde. Donc, moi, je vois qu'on enlève quelque chose. C'est ce que je vois comme exigence.

Donc, c'est pour cette raison-là que je vais quand même voter pour ça. Vu qu'on ne connaît pas la teneur de tous les autres amendements et toutes les autres exigences pour le transport adapté, une façon de rassurer le public, c'est d'avoir ce permis-là, tout simplement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le sous-amendement? Est-ce qu'il reste encore du temps pour M. le député? Vous n'avez plus de temps.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, vous avez écouté votre temps sur votre sous-amendement.

M. Barrette : Je vais revenir après le vote avec un sous-amendement sur l'amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, on va revenir, parfait, O.K. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires? Oui, M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Oui, bien, en fait, dans mon intervention précédente, je voulais juste comprendre l'amendement proposé par le gouvernement. J'avais omis de me...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous êtes supposé discuter du sous-amendement du député de La Pinière.

M. Arseneau : Exact, c'est ce que je suis en train de dire, j'avais omis de me prononcer sur le sous-amendement du député de La Pinière. En fait, je pense que ce ne sera pas une surprise pour ceux qui nous écoutent depuis les dernières heures que je suis entièrement favorable à cette proposition-là qui, effectivement, vient clarifier les choses, qui vient contrer un peu les inquiétudes, en fait qui vient rassurer les gens sur la façon dont le gouvernement va se préoccuper de la sécurité des gens, et particulièrement les gens les plus vulnérables, ceux qui ont besoin d'une attention particulière et d'un service de transport adapté.

Le fait de vouloir déréglementer tout en disant que la formation générique, et générale, et universelle pourra permettre de répondre à tous les besoins, malheureusement, je pense que ça ne correspond pas aux vœux des utilisateurs du service. Ce qu'on veut, c'est conserver, au moins dans une partie du contingent de ceux qui feront du transport rémunéré de personnes, le professionnalisme qu'on retrouve aujourd'hui chez les chauffeurs de taxi. Cette question-là est malheureusement perçue comme étant une contrainte de la part du gouvernement, une réglementation qui, selon les propos qui sont tenus, serait abusive ou empêcherait d'avoir un service optimal, en quantité...

Peut-être qu'il faut ici mettre l'accent davantage sur la qualité des services. Et je pense que cette proposition-là permet de y arriver, permet de rassurer la clientèle, le public, et permet de distinguer les chauffeurs qui s'adonnent, de façon professionnelle et à temps plein, au métier dont on dit qu'il va continuer d'exister au-delà de la réforme qui est actuellement proposée par le projet de loi n° 17. Je pense qu'on touche là à quelque chose de fondamental si on veut s'assurer, effectivement, comme on le disait hier, qu'entre la réalité qu'on connaît aujourd'hui et celle qu'on veut inscrire dans le cadre d'un nouveau cadre législatif... mais que ça puisse bénéficier, oui, à la clientèle, mais à toutes les clientèles, y compris les clientèles spécifiques, et que ça puisse permettre aux gens qui oeuvrent déjà dans l'industrie du taxi de continuer de prospérer, de continuer d'avoir leur part de marché.

Et c'est une part de marché, actuellement, qui, sur le plan des services offerts... le ministre a déjà dit ce matin : une clientèle qui est déjà satisfaite. Et je pense que ne pas spécifier, au moyen d'une classe particulière et spécifique de permis, que ces chauffeurs-là font un bon travail et vont pouvoir continuer de le faire, et, si on veut s'inscrire dans cette lignée-là, il faudra aussi obtenir les autorisations et la classe particulière, je pense que c'est de faire fausse route. C'est de mettre à risque un service qui est déjà donné de façon adéquate. On le reconnaît tous. Et je ne pense pas qu'il soit de bon augure de ne pas permettre aux chauffeurs qualifiés de garder ce pan-là des services qu'ils offrent déjà sous prétexte de vouloir offrir davantage de services avec plus de voitures, mais avec, quelque part, des exigences qui sont moins grandes, qui sont donc réduites.

• (12 h 20) •

Alors, je vais certainement appuyer cette proposition-là. Et je déplore, à cet égard, le dogmatisme du ministre dans ce cadre-là, parce que je ne vois pas qu'est-ce que c'est que ça peut véritablement comporter comme contrainte, de la part des organismes qui réglementent le transport, de prévoir cette spécificité-là au permis de... S'il y avait des coûts faramineux, s'il y avait des durées de formations, dont on a parlé tout à l'heure, qui seraient peut-être démesurées, s'il y avait du temps perdu par quelque organisme que ce soit, on pourrait le mettre dans la balance. Mais là j'ai de la difficulté à penser qu'on le fait tout simplement pour permettre à quiconque... Sans avoir nécessairement l'engagement envers la clientèle, et cette clientèle spécifique là, un engagement suffisant pour aller chercher cette petite classe là, moyennant un certain nombre de critères ou d'exigences, je pense que c'est de faire fausse route. Et je crains que, dans les mois et les années à venir, on en subisse les conséquences négatives, un peu partout à travers le Québec, à une clientèle dont on sait qu'elle a déjà des besoins spécifiques qui ne sont pas toujours considérés par tous. Alors, que le gouvernement, que le législateur s'en préoccupe aujourd'hui, je pense que ce serait la moindre des choses.

Alors, voilà ce que j'avais à dire sur cet élément-là de notre discussion ce matin.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, M. le député des Îles-de-la-Madeleine. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur le sous-amendement du député de La Pinière? Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Oui, merci, Mme la Présidente. Ce n'est pas... Parce que j'ai l'impression qu'à chaque fois qu'on demande quelque chose c'est uniquement... on le demande peut-être pour gagner du temps ou quelque chose comme ça, puis le ministre a dit qu'il avait une ouverture. Puis la raison fondamentale de ça, c'est que même des changements aussi minimes...

C'est-à-dire, jusqu'à maintenant, le seul amendement que vous avez accepté, c'était de parler... ce n'était pas le terme exact, là, de ne pas nommer la Politique de mobilité durable, mais quelque chose dans ce lien-là, c'est-à-dire de mettre comme principe dans le projet de loi qu'il n'ira pas à l'encontre de la réduction des gaz à effet de serre, et tout ça. Ça, c'est dans les principes, c'est à ça qu'on s'engage, le projet de loi n° 17. Jusqu'à maintenant, il n'y a aucune disposition qui est dans le projet de loi qui permet d'atteindre ça, la réduction des gaz à effet de serre. Au contraire, on est pas mal certains que ça va augmenter le nombre de véhicules, et tout ça. Mais peut-être qu'on va pouvoir voir un article qui va aller dans le sens de ce souhait-là qui a été mis dans l'article 1.

Maintenant, pourquoi je parle de ça, c'est que cette demande-là, d'avoir un permis de classe spécifique pour les gens qui font le transport adapté... Pour que les gens soient rassurés, vous dites : Il va y avoir toutes les exigences, et elles ne vont pas être réduites pour le transport adapté, tous les gens, qu'ils soient rassurés, qu'ils soient rassurés, qu'ils soient rassurés. Mais ce qu'on demande ici, d'avoir un permis qui leur rassure... qui dit que toutes les exigences vont être remplies, c'est tellement peu de demandes, ce n'est tellement rien que je ne vois pas de quelle façon est-ce que vous allez... Votre ouverture, je ne la vois pas. Ce n'est pas seulement de... Ce n'est pas juste pour dire : Ah! on demande ça uniquement parce qu'on demande plus de choses. C'est tellement peu. Ça a permis d'identifier la personne.

Peut-être, la plaque T, vous l'avez refusée parce que c'est trop... Vous voulez enlever la classe de permis 4C pour tous les conducteurs? Parfait, mais est-ce qu'on peut garder quelque chose, un permis spécifique pour... Comme il y a d'autres classes de permis... Je ne suis pas au courant de toutes les classes de permis qui existent, mais il y en a d'autres pour toutes sortes de raisons. Mais, pour le transport adapté, ça serait justifié vu que c'est un exercice qui est fait par...

Là, vous dites qu'il y a 352 permis, peut-être que vous souhaitez qu'il y en ait plus. Mais, si quelqu'un se donne la peine de faire du transport adapté, de lui demander d'avoir ce permis-là, c'est tellement peu. Je ne vois pas dans quel article où est-ce que le ministre va dire : O.K., très bien, je vous entends, j'entends vos préoccupations et, celui-là, je vais... pas céder, mais je vais me laisser convaincre et je vais l'ajouter.

Pour quelle raison... J'aimerais juste que vous nous dites, autre que : Toutes les exigences sont là et rassurez-vous... J'aimerais vraiment savoir quelle est l'autre raison fondamentale qui dit que c'est une demande extrêmement difficile à accepter d'avoir une classe de permis. Est-ce que c'est une demande de la SAAQ, qui vous dit qu'on ne veut pas avoir trop de classes de permis? Puis, vous, vous avez dit que ce n'est pas votre intention non plus de demander aux nouveaux joueurs d'avoir cette classe-là. Donc, ça ne serait pas leur demande à eux. Ça serait la demande de qui?

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

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Mme la députée, je m'excuse, mais j'ai assez répondu à cette question depuis les 40 dernières minutes. Je pense que vous m'avez entendu sur le questionnement, le pourquoi je vous dis... je refuse cet amendement. Je vous ai exposé la formation. Je vous ai exposé pourquoi on n'a pas besoin d'une classe qui n'existe pas aujourd'hui. Alors, je pense que je vous ai expliqué de fond en comble...

Mme Ghazal : Donc, nous, ce qu'on dit, c'est qu'actuellement tout le monde... Ce qui est exigé, c'est la classe 4C pour tout le monde. Ce qu'on vous dit, c'est : Maintenez-la, peu importe son appellation, uniquement pour le transport adapté. Donc, elle existe, et vous l'abolissez. Nous, ce qu'on vous dit, c'est de la maintenir uniquement pour le transport adapté. J'essaie de comprendre pour quelle raison vous... Ça peut rassurer le public de dire : J'ai un permis de transport adapté pour le faire, au lieu de dire : Bien, je réponds à toutes les exigences qui sont écrites dans le règlement, qui sont... j'ai une attestation de formation, mon véhicule me permet de faire...

Juste pour que le chauffeur soit... qu'il y ait une assurance de plus que ce chauffeur-là, bien, ce n'est pas M. et Mme Tout-le-monde... Parce que c'est ça qui est arrivé dans l'idée de tout le monde avec le projet de loi n° 17, c'est que tout le monde peut faire du taxi, tout le monde peut faire ce qu'il veut. Donc, on peut penser que tout le monde aussi

peut faire du transport adapté. Donc, c'est une façon de rassurer ces clientèles vulnérables que vous avez entendues, auxquelles vous avez dit que vous étiez sensible à leurs demandes.

M. Bonnardel : ...dans le 4C qui existe présentement, qui n'existera plus, il n'y a pas de classe, il n'y a pas de sous-classe juste pour le transport adapté. Ça n'existe pas. Alors, je pense que je vous ai expliqué maintes et maintes fois, depuis au moins 40 minutes, sinon 45 minutes, sur ce sous-amendement, pourquoi on n'a pas besoin d'avoir une classe appropriée, parce qu'on a des éléments qui démontrent qu'une formation obligatoire doit être passée pour obtenir l'accréditation, l'examen qu'on doit obligatoirement passer aussi à la SAAQ pour être attiré à avoir un véhicule, une formation et l'accréditation de la SAAQ pour ledit véhicule comme tel.

Donc, tous ceux qui vont appeler, à partir du lendemain de l'adoption de cette loi, qui vont demander un véhicule adapté, sauront que ces chauffeurs, hommes ou femmes, auront suivi une formation spécifique à ce véhicule, parce qu'il devra obligatoirement y avoir dans l'auto cette formation qui va définir, qui va expliquer que, oui, j'ai passé cette formation parce que j'ai passé aussi l'examen à la SAAQ.

Mme Ghazal : C'est juste qu'en ce moment, de toute façon, dans la loi actuelle, on ne parle pas de transport adapté, mais vous avez quand même accepté d'ajouter le transport adapté dans le projet de loi parce que vous avez reconnu ça. Donc, ce n'est pas parce qu'avant ça n'existait pas que ce n'est pas justifié de ne pas le faire.

M. Bonnardel : Dans la loi sur les taxis, nulle part, nulle part on ne cite le transport adapté dans la formation, c'est par règlement.

Mme Ghazal : Exact.

M. Bonnardel : Alors, moi, je ne vous dis pas que c'était parfait. Je vous l'ai déjà dit, là, mais, à quelque part, de mieux le nommer, c'est ce qu'on fera. C'est ce qu'on fera.

Mme Ghazal : Mais c'est ce que j'ai dit, c'est que, dans la loi actuelle, ça n'existe pas, mais vous, vous avez décidé de mettre le transport adapté, puisque vous allez nous amener vos amendements, dans la loi, dans le projet de loi.

M. Bonnardel : ...

Mme Ghazal : ...de le bonifier, mais c'est ça qu'on vous demande maintenant, c'est de bonifier. Même si une classe spécifique de permis n'existait pas, on vous demande, pour le transport adapté, de faire la même bonification que vous avez faite pour les permis de conduire. Donc, l'argument de dire : Ce n'était pas là, donc je ne le ferai pas, bien, vous-même, vous le contredisez par le fait que le mot «transport adapté» n'était pas dans la loi, puis vous avez consenti à l'ajouter.

Donc, il faudrait faire la même chose pour le permis, puisque l'argument que vous utilisez ne tient plus. Vous l'avez vous-même détruit avec l'utilisation du mot «transport adapté» dans la loi, et c'est tellement une exigence minimale qui ne fait que rassurer les gens. Sinon, on a l'impression qu'on fait face à un ministre qui dit : Non, moi, j'ai dit non, je ne changerai pas d'idée, je ne changerai pas d'idée, je ne changerai pas d'idée, pour quelque chose d'aussi minimale. Juste pour montrer une ouverture... Parce que je sais que, tout le reste, vous allez le refuser, ça fait que je me dis : Ce sous-amendement-là est si peu, si peu, au moins, si vous l'acceptiez, ça montrerait... O.K., vous allez accepter certains amendements. Jusqu'à maintenant, c'est uniquement la mobilité durable et dans les principes, pas dans les faits.

Et je vous assure que je n'ai pas parlé une seule seconde de ce sous-amendement-là avec le député de La Pinière, je vous le jure.

M. Bonnardel : Il n'y a pas de connivence.

Mme Ghazal : Je vous le jure, du tout, on ne s'est jamais parlé de ça. Je l'ai découvert en même temps que vous. Mais, moi, je vous donne une occasion, je vous donne l'occasion de dire : O.K., pour celui-là, qui est si peu... Je vous le jure. Puis on aurait pu... mais je l'aurais dit si on l'avait fait. De toute façon, on veut travailler ensemble pour les gens du taxi. Mais mon point, c'est tellement peu, ce point-là ne va pas à l'encontre des principes vers lesquels vous voulez aller.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons nous arrêter ici pour la pause du lunch. Alors, bon appétit. On se revoit à 14 heures.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 14 h 02)

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. À l'ordre, s'il vous plaît! Lors de la suspension de nos travaux, ce midi, les discussions portaient sur un sous-amendement du député de La Pinière proposé à l'amendement du ministre à l'article 9. La parole était à Mme la députée de Mercier. Mme la députée, il vous reste encore 7 min 50 s.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Donc, le sous-amendement qu'on était en train de discuter, c'était de garder une classe spécifique de permis pour les gens qui veulent faire du transport adapté. Donc, c'était ça qu'on discutait, puis je disais au ministre que, parce que c'est un enjeu, comme lui, il en est conscient, qui préoccupe beaucoup de gens, le transport adapté, donc c'est extrêmement important. Puis c'était quelque chose qui demande peu d'exigences, donc, de l'accepter, parce que ça demande tellement peu d'exigences... Sinon, sur quoi le ministre va accepter un de nos amendements d'ici la fin de l'étude du projet de loi?

Mais, pour la partie transport adapté, je comprends que le ministre est en train de travailler, son équipe, ils sont en train de travailler à des amendements qui vont nous être soumis avant la fin de l'étude du projet de loi, j'espère, pour qu'on puisse faire notre travail. Et donc, moi, j'avais aussi... il y a plein d'amendements que j'aurais pu amener par rapport à cette question-là. Donc, j'ai hâte qu'on puisse les discuter, qu'on puisse les avoir assez rapidement pour, aussi, répondre aux questions des gens et à leurs préoccupations que le ministre nous dit qu'il a entendues.

Puis aussi, peut-être, étant donné qu'il y a cet aspect lois, règlements, beaucoup d'éléments fondamentaux, des questionnements que les gens ont qui pourraient se retrouver dans le règlement, je ne sais pas aussi, en attendant d'avoir les amendements pour ce projet de loi là, si c'est possible aussi... J'imagine qu'il y a toutes ces discussions-là, ces réflexions-là sur ce que va contenir le règlement, qui sont déjà entamées ou en cours, je ne sais pas.

Le ministre pourrait m'informer si c'est possible aussi d'avoir des extraits, ou une partie du règlement, ou un brouillon, ou quelque chose qui pourrait répondre aux questionnements que nous avons, au lieu d'être constamment référé : Ce ne sera pas dans la loi, faites-nous confiance, ce sera dans le règlement. Mais qu'est-ce que vous êtes en train de penser mettre dans ce règlement-là? Que ce soit, je ne sais pas... on parlait de la formation pour le transport adapté, que ce soit le nombre d'heures... à qui? Est-ce que c'est la SAAQ? Vous avez parlé de souhait, vous pensez... Mais si c'est possible aussi de préciser ces questions-là.

Donc, c'est vraiment quelque chose... je parle du sous-amendement, mais aussi un point que j'amène de façon générale pour cette question fondamentale qui est la question du transport adapté. Comme ça, nous, on n'amènerait pas des amendements à tout bout de champ puis on se ferait juste dire : Ce sera plus tard, les amendements s'en viennent ou ce sera par règlement. On pourra être éclairé puis peut-être qu'on posera moins de questions, si on le sait. On posera moins de questions.

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

M. Bonnardel : Oui, Mme la Présidente. Mme la députée, c'est peut-être la quatrième fois ou la cinquième fois que je vous dis que vous avez décidé de travailler alinéa par alinéa, au lieu de sujet par sujet. C'est un choix que l'opposition a fait. J'ai accepté en connaissant les tenants et aboutissants de ce choix que vous avez fait. Alors, en temps et lieu, je pourrai vous donner les amendements qui seront terminés. J'essaie de vous les donner le plus tôt possible pour que vous soyez capable de les analyser. Ne vous inquiétez pas, si je peux le faire, je le ferai.

Maintenant, encore une fois, je vous répète, pour la discussion que nous avons eue avant le dîner, pendant 45 minutes ou à peu près, sur la classe spécifique, je vous ai énuméré pourquoi nous refusons ce sous-amendement déposé par le député de La Pinière.

Mme Ghazal : Juste pour être vraiment certaine de comprendre, vous n'allez pas déposer les amendements à chaque fois qu'on va arriver à l'article quand ça touche le transport adapté. Tous les amendements, quand ils vont être prêts, sur le transport adapté, vont nous être déposés d'un seul bloc, mais ça ne veut pas dire qu'on va les étudier tous ensemble puisqu'on sait qu'on va le faire alinéa par alinéa. Mais, je veux dire, ils vont être déposés, et au moins on va pouvoir en prendre connaissance. Je veux juste être certaine que c'est bien ça que j'ai compris de ce que vous dites.

M. Bonnardel : Tout ce qu'on pourra vous déposer à l'avance sur des sujets qui vont venir en temps et lieu... On est rendus à l'article 9. On a combien d'heures? On a très près de... plus d'une trentaine d'heures pour neuf articles. Moi, je suis la vitesse où vous souhaitez aller. Or, dans ces circonstances, écoutez, je devais vous donner les amendements quand on sera rendus aux étapes du transport adapté. Si je peux le faire avant, ça va me faire plaisir. Maintenant, là, on a à discuter du sous-amendement déposé par le député de La Pinière. Alors, je vous ai énuméré pourquoi je refuse ce sous-amendement.

Mme Ghazal : Je veux juste être certaine. Parce que je pensais avoir compris qu'hier, quand je vous ai dit : C'est dommage que ça soit dans un... pas tous les amendements, mais... je ne me rappelle pas c'était quoi, la formulation, mais l'esprit, là, des amendements par rapport au transport adapté que le journaliste... a eu lieu, vous m'avez dit : Quand ils vont être prêts, je vais vous les déposer. Donc, vous n'allez pas les déposer une fois qu'on est rendus à l'article, vous allez les déposer... Supposons qu'il y en a, je ne sais pas, je vais dire 20 articles, s'il y en a 10 de prêts, vous allez déposer les 10 d'un seul coup?

M. Bonnardel : Quand je pourrai vous donner à l'avance, je le ferai. Je le ferai.

Mme Ghazal : O.K. Donc, très bien. Ça fait que, moi, je... on va voter pour ça, mais, comme je le disais, je vais réserver les amendements en lien avec le transport adapté en attendant d'avoir ce que vous avez, pour vous montrer que ce n'est pas juste du temps qu'on veut faire. On veut vraiment avoir des réponses à nos questions sur cette question. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires? Pas d'autre commentaire. Donc, est-ce qu'on passe à l'adoption du sous-amendement?

M. Barrette : Vote nominal.

La Présidente (Mme Grondin) : Mme la secrétaire.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Pour.

La Secrétaire : M. Rousselle (Vimont)?

M. Rousselle : Pour.

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

M. Kelley : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Contre.

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

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Bussière (Gatineau)?

M. Bussière : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

La Secrétaire : M. Lafrenière (Vachon)?

M. Lafrenière : Contre.

La Secrétaire : Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Pour.

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

M. Arseneau : Pour.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

La Présidente (Mme Grondin) : Abstention. Donc, nous revenons à l'amendement, du ministre, de l'article 9. Y a-t-il des commentaires?

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente. J'aurais un sous-amendement à déposer.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, on suspend quelques instants les travaux.

(Suspension de la séance à 14 h 09)

(Reprise à 14 h 11)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous reprenons les travaux. M. le député de La Pinière, je vous invite à lire votre proposition.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, l'amendement se lit comme suit : L'amendement proposé à l'article 9 est modifié... Je pense qu'on aurait dû dire «le sous-amendement», madame la... Ça va?

La Présidente (Mme Grondin) : Le sous-amendement.

M. Barrette : L'amendement proposé à l'article 9 est modifié par l'ajout dans le paragraphe 2°, suite aux mots «personnes handicapées», des mots «par tout type de véhicule prévu à l'application de cette loi».

La phrase se lirait ainsi, l'amendement proposé par le ministre deviendrait : 2° remplacer, dans le paragraphe 2°, «sur les matières et selon les modalités prévues» par «portant sur la sécurité, le transport des personnes handicapées par tout type de véhicule prévu à l'application de cette loi ainsi que les autres sujets et selon les modalités prévus.»

Alors, Mme la Présidente, ce n'est pas compliqué, on comprend que le ministre refuse tous les amendements qui traitent d'une précision en matière de sécurité. Et ici on arrive avec un amendement qui est d'une grande simplicité.

Non seulement, pour nous autres, ce qui est important, c'est la sécurité des personnes les plus vulnérables... alors que, pour le ministre, le plus important, c'est d'élargir ce marché-là. Je pense qu'on peut dire ça. Bien, si c'est important, la sécurité des gens les plus vulnérables, ce devrait être important en toutes circonstances. Et les circonstances, dans le transport, ce sont les moments où on entre et on circule dans un véhicule dont traite le projet de loi. Alors, ça m'apparaît une évidence, et j'attends de voir les commentaires du ministre.

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

M. Bonnardel : Si vous voulez suspendre juste quelques minutes, Mme la Présidente, j'étudie encore une fois l'amendement du député de La Pinière.

M. Barrette : Nous consentons à ce que le ministre réfléchisse.

La Présidente (Mme Grondin) : Nous suspendons les travaux.

(Suspension de la séance à 14 h 13)

(Reprise à 14 h 19)

La Présidente (Mme Grondin) : Nous reprenons les travaux. M. le ministre.

M. Bonnardel : Alors, oui, Mme la Présidente, j'ai bien lu le sous-amendement du député de La Pinière. Je l'ai mentionné, lors de l'autre amendement... sous-amendement que l'opposition avait déposé, jusqu'à quel point, pour moi, c'était important, pour moi, de ne pas abaisser la formation, en termes de sécurité, de transport des personnes handicapées, comme je l'ai nommé dans l'amendement que nous avons déposé. Ce qui n'était pas le cas dans les textes de loi... de l'ancienne loi sur les taxis, qui a été modifiée par règlement, par la suite, pour dicter une formation x. Et le texte du paragraphe 2° que nous avons amendé, là, dit bien : «ainsi que les autres sujets et selon les modalités prévus par règlement du ministre.»

Le sous-amendement du député de La Pinière n'apporte rien de neuf, n'apporte rien de nouveau... à laquelle on aurait pu peut-être s'imaginer qu'il y avait eu un oubli dans le texte amendé que nous avons déposé. Mais, dans le paragraphe 2° que nous avons écrit, on touche à tout.

• (14 h 20) •

Alors, je le répète encore une fois, autant pour la formation générale de tous les chauffeurs de taxi au Québec, sur l'aspect de la sécurité, sur l'aspect des personnes à mobilité réduite ou personnes handicapées, ainsi que tous les autres sujets que nous pourrions discuter dans une formation générale suite aux discussions que nous aurons avec les différents intervenants qui ont participé à ces consultations particulières, et selon les modalités prévues que nous dicterons par règlement par la suite, on encadre de façon sérieuse la formation, qui, pour moi, est extrêmement importante pour que tous les usagers et les clients s'assurent qu'un chauffeur de taxi ou de transport rémunéré par personne soit bien formé. Voilà.

La Présidente (Mme Grondin) : Monsieur... D'autres commentaires?

M. Barrette : Bien oui. Alors, Mme la ministre, je ferai remarquer... Mme la Présidente, je dirai au ministre, en premier lieu, que, si l'enjeu de la sécurité dans le transport adapté avait été si important pour le ministre, à la rédaction initiale et donc au dépôt, on aurait retrouvé les mots «transport adapté». Dans le projet de loi initial, ils n'y étaient pas. Tout le monde comprend que c'est un projet de déréglementation. Je l'aurai suffisamment dit et je vais le dire encore.

J'ai une question, à cette étape-ci, très précise au ministre : Peut-il me donner la définition légale d'une personne handicapée?

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

M. Bonnardel : Donnez-moi quelques secondes, je vais questionner les juristes, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Voulez-vous qu'on suspende les travaux?

Une voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Nous allons suspendre les travaux.

(Suspension de la séance à 14 h 22)

(Reprise à 14 h 24)

La Présidente (Mme Grondin) : Nous reprenons les travaux. M. le ministre.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, le député de La Pinière voulait qu'on lui lise quelle était la définition légale d'une personne handicapée. Justice Québec dit, la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, l'article 1 : «1. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'indique un sens différent, on entend par :

«g) "personne handicapée" : toute personne ayant une déficience entraînant une incapacité significative et persistante et qui est sujette à rencontrer des obstacles dans l'accomplissement d'activités courantes.»

M. Barrette : Mme la Présidente, si le ministre a eu besoin de plusieurs minutes pour consulter ses collègues pour trouver la définition d'une personne handicapée, c'est certainement le reflet du fait que le ministre n'avait pas pensé s'adresser à cet important élément de son projet de loi à la rédaction. Maintenant...

M. Bonnardel : Mme la présidente, il y a des limites, là. On me demande la définition légale d'une personne handicapée. Je pense que de prendre trois minutes puis de la donner au député, là... Il y a des limites, là, à essayer de me faire croire que je pouvais tenir et savoir la définition légale de «personne handicapée», là, quand même.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de La Pinière, je vous invite à... s'il vous plaît.

M. Barrette : ...Mme la Présidente, je n'ai pas entendu de règlement. Maintenant, Mme la Présidente, il y a une situation, ici, qui est très simple. Le ministre n'a-t-il pas dit que, pour lui, il devait y avoir une formation additionnelle à propos du transport des personnes handicapées? C'est à peu près ça, ce qui est écrit dans son amendement.

M. Bonnardel : Ceux qui utilisent un véhicule adapté.

M. Barrette : Alors, voilà, Mme la Présidente. Alors, autre question : Est-ce qu'au sens de la loi que le ministre lui-même vient de nous lire il y a des cas de figure où des personnes handicapées ne seront pas transportées dans des véhicules comme le ministre vient de le dire, des véhicules transformés?

M. Bonnardel : Exactement. Des personnes handicapées pourraient être transportées dans un véhicule de promenade conventionnel de taxi, parce que je l'ai mentionnée dans mon amendement que ces chauffeurs propriétaires seront formés avec différents sujets, comme mentionnés auparavant, la sécurité et le transport des personnes handicapées.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, le ministre nous a dit clairement qu'il fallait avoir une formation additionnelle pour le transport adapté des personnes handicapées. C'était le dépôt de son amendement. Nous lui avons fait valoir qu'il y avait des personnes handicapées, au sens de la loi, qui étaient transportées dans des véhicules de promenade.

Et, quand on dit que le ministre ne s'occupe pas de la sécurité de façon globale et entière, s'il y a une formation additionnelle nécessaire pour le transport de personnes handicapées, c'est une formation additionnelle supplémentaire nécessaire pour toutes les personnes handicapées au sens de la loi, pas simplement celles transportées dans des véhicules transportés.

Alors, nous, quand on propose nos amendements d'une classe de permis additionnelle, d'une identification formelle, que la personne a, dans tous les cas de figure, une formation additionnelle, c'est pour respecter la loi et s'assurer, parce que la loi, elle a été faite pour ça, elle, que toutes les personnes handicapées, peu importe les circonstances, soient protégées.

Le ministre, dans sa position, fait deux groupes de personnes handicapées : celles qui sont transportées dans un type de véhicule qui sera conduit par quelqu'un qui aura une formation additionnelle et celles qui sont conduites dans un véhicule de promenade, qui n'auront pas la formation additionnelle.

Nous disons, dans l'intérêt des personnes handicapées qui nous écoutent — je suis sûr qu'il y en a plein qui nous écoutent : Pour nous, dans notre formation politique, là, dans tous les cas de figure, vous devez être servis par des gens qui,

formellement, obligatoirement, ont, auront eu la formation additionnelle. Le ministre nous dit que ça ne sera pas le cas. C'est ça qu'il nous dit, et on trouve ça inacceptable.

Alors, je reformule ma question au ministre : Si, M. le ministre, la protection, d'assurer la sécurité à toutes les personnes handicapées en toutes circonstances de transport prévues à la loi, ça vous importe, vous devez vous assurer... ne vous devriez pas assurer une formation additionnelle obligatoire pour quiconque transporte ces gens, que ce soit dans un véhicule adapté ou dans un véhicule de promenade?

• (14 h 30) •

M. Bonnardel : Mme la Présidente, un autre sous-amendement qui essaie de définir puis d'expliquer ou de faire indirectement ce que le député ne peut pas faire directement, d'essayer de démontrer que la formation que nous allons faire n'est pas adéquate. Ça fait au moins 1 h 30 min que je répète la même chose, que j'explique aux partenaires, aux collègues ici, aux gens qui nous écoutent, qui sont sûrement nombreux, que la formation générale pour tous, tous, tous les chauffeurs, hommes et femmes... Tous ces conducteurs, ces chauffeurs devront obligatoirement suivre une formation sur la sécurité, le transport des personnes handicapées ainsi que tous les autres sujets qui pourraient être définis avec nos partenaires, dont sûrement quelques-uns qui sont venus ici en consultation particulière. Nous allons définir par règlement le nombre d'heures entre le sept heures qui existe présentement et 150 heures à Montréal — je le répète tranquillement, tous les autres sujets, et les personnes handicapées, et la sécurité, tous les chauffeurs — pour que tous les Québécois, clients, usagers, se disent : J'utilise un véhicule de transport rémunéré par personne ou un taxi, ce chauffeur a suivi une formation en bonne et due forme et a reçu l'accréditation, l'accréditation suivant l'examen de la SAAQ. De la SAAQ. Si un chauffeur décide de suivre une nouvelle formation parce qu'il veut utiliser ou acheter un véhicule adapté, adapté, il devra suivre une formation additionnelle.

Voici la teneur du paragraphe 2° de l'amendement que nous avons déposé. Alors, le sous-amendement du député de La Pinière n'améliore en rien, en rien la formation que nous souhaitons donner, qui sera définie par règlement, tout comme cela a déjà été fait dans la loi sur les taxis auparavant. Voilà.

La Présidente (Mme Grondin) : D'autres commentaires?

M. Barrette : Bien sûr. Alors, le ministre vient de l'appuyer, et je le remercie. Il vient de nous dire formellement qu'un chauffeur devra, s'il transporte des personnes handicapées, juste les handicapées, dans un véhicule adapté, acquérir une formation additionnelle. Si elle est additionnelle à la formation de base, qui est celle de tous les autres, c'est donc, je pense, qu'il y a une valeur ajoutée. Est-ce que le ministre peut nous dire si, dans son esprit, cette obligation-là de formation additionnelle constitue une valeur ajoutée en matière de sécurité par rapport à la formation de base?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, il est normal qu'un chauffeur qui souhaite utiliser un véhicule modifié, adapté aux conditions d'une personne à mobilité réduite, exemple, chaise roulante, suive une formation, parce qu'il y a une différence entre un véhicule modifié, adapté et le véhicule de promenade qu'il utilisait auparavant. Alors, c'est cette formation que nous donnerons à ce chauffeur, qui va décider par la suite, dans son modèle d'affaires, d'utiliser les vans qui ont été modifiées ou qui sont déjà modifiées, comme certains les voient un peu partout au Québec déjà.

M. Barrette : Mme la Présidente, la question que j'ai posée, je ne veux pas la reprendre au complet, parce que... La réponse, c'est oui ou non, là. Y a-t-il une valeur ajoutée, en matière de sécurité, provenant de la formation additionnelle que le ministre veut avoir dans la condition spécifique de l'utilisation d'un véhicule adapté, oui ou non?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on va donner une deuxième formation pour ceux qui vont vouloir conduire un véhicule adapté pour les personnes à mobilité réduite. On ne peut pas être plus clairs que ça, là. Il y a une formation de base pour tout le monde... je ne dis même pas «de base», générale, générale qui va combiner tout ce que je dis depuis deux heures au moins déjà. Et, si on souhaite obtenir et conduire un véhicule adapté, avant d'obtenir l'accréditation, elle devra passer un examen, la personne, et elle pourra obtenir l'accréditation de la SAAQ par la suite et devenir un chauffeur qualifié, tout comme le véhicule devra l'être.

M. Barrette : Je vais pousser l'argument à son point le plus ridicule. Est-ce que la deuxième formation, c'est simplement la première répétée deux fois? Ridicule, je le sais. Y a-t-il, oui ou non, une valeur ajoutée à la formation additionnelle par rapport à la formation de base, oui ou non?

M. Bonnardel : M. le député, croyez-vous sérieusement, quand vous me posez cette question, que ce sera la même formation? Je viens de vous répéter qu'il y a une formation pour un véhicule de promenade, la sécurité, les enjeux des personnes handicapées, tous les autres sujets. Entre vous et moi, là, un véhicule modifié, une van, comme on la connaît, pour une personne à mobilité réduite à l'intérieur ou deux versus un véhicule traditionnel, est-ce que c'est la même chose? Non. Alors, cette formation additionnelle sera nécessairement différente.

M. Barrette : Est-elle une valeur ajoutée en matière de sécurité?

M. Bonnardel : On veut, M. le député, que chaque citoyen usager qui utilisera ce véhicule se dise que la personne qui conduit, qui est derrière le volant, ait suivi une formation, donc cette personne est qualifiée.

M. Barrette : Mme la Présidente, le ministre a admis et utilisé, sans qu'on lui pose la question, lui-même l'argument que des personnes dites handicapées puissent être transportées dans des véhicules de promenade. Alors, Mme la Présidente, pour le ministre, y a-t-il maintenant deux classes de personnes handicapées, une qui justifie une formation additionnelle et une qui ne la justifie pas?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, une personne handicapée peut être aveugle, semi-aveugle, avoir un chien d'accompagnement, demander un taxi traditionnel. Cette formation sera donnée dans la formation générale.

On peut difficilement embarquer une chaise roulante dans un véhicule traditionnel. Ça se peut. Ça s'est sûrement... Ça se fait sûrement déjà, ça se peut. Maintenant, il y a des gens qui ne peuvent débarquer de leur chaise roulante. Alors, la formation additionnelle que nous donnerons, c'est un ajout, là, c'est une amélioration, là, une bonification de ce qui se fait déjà pour que tout le monde qui utilise ce service se dise : Il y a une petite bonification de plus qu'on a mise dans cette loi pour être certain que les bonnes personnes sont aux bonnes places et qu'elles ont été bien formées.

M. Barrette : Ah! pendant un instant, Mme la Présidente, j'ai cru que la bonification est en matière de sécurité, mais là c'est une bonification dans le projet de loi. Il a quasiment dit que c'était plus en matière de sécurité. Je le répète. Là, là, pour les personnes handicapées, au moment où on se parle dans le discours du ministre, il y a deux catégories : une qui mérite une formation inférieure et une qui mérite une formation supérieure. J'ai posé la question : C'est-u la même deux fois? Il m'a dit : Non, c'est plus. Bien, moi, c'est parce que, quand qu'il y a deux chiffres, là, qu'il y en a un qui est plus haut puis l'autre, plus bas, ça veut dire qu'il y en a un qui est supérieur puis il y en a un qui est inférieur.

Alors, pour le ministre, là, qui refuse notre amendement, qui ne vise qu'une chose, à faire en sorte que toutes les personnes handicapées, en toutes circonstances, aient affaire à un chauffeur formé également... Le ministre refuse et fait donc ipso facto, de fait même, deux catégories de personnes handicapées. Ce n'est juste pas acceptable. Je ne comprends pas le ministre.

Alors, peut-il m'indiquer, encore une fois, quels sont les éléments qu'il n'a pas besoin de donner dans la formation dans la catégorie inférieure?

• (14 h 40) •

M. Bonnardel : Mme la Présidente, vous savez, le député de La Pinière a l'imagination fertile. On le voit bien depuis... Et j'essaie de... Je ne veux pas inventer ou dire n'importe quoi, parce que ce n'est pas mon genre. Le député semble dire sûrement que peut-être les chauffeurs, aujourd'hui, qui ont ces 352 permis, qui font du transport adapté, sont mal formés. C'est peut-être ça qu'il semble dire. Alors, les 352, là, vous faites ce travail au Québec présentement, vous êtes mal formés, vous ne comprenez pas, vous, la dynamique de la mobilité réduite. On donne ce petit coup de plus avec cette loi pour bonifier une formation qui n'existe pas. On forme des chauffeurs en ajoutant, en nommant ce que les gens nous ont dit ici, voilà quelques mois, en ajoutant, en nommant les personnes handicapées et tous les autres sujets possibles.

Alors, je le répète encore une fois, et peut-être pour une dernière fois : Cet amendement... ce sous-amendement déposé par le député de La Pinière n'améliore en rien, en rien, ce que nous ferons pour assurer la qualité d'un service, les compétences d'un chauffeur qualifié dans un véhicule qualifié partout au Québec.

M. Barrette : On revient encore à la même chose. La sécurité, pour le ministre, c'est dépendant... la formation en matière de sécurité dépend du type de véhicule. Or, pour nous, la sécurité dépend de l'individu. Ce n'est pas le véhicule qui est le premier élément à considérer, mais bien l'individu. Alors, l'individu, à mon sens, à droit, peu importe le véhicule, au même niveau de formation exigé par la loi en matière de sécurité, selon sa catégorie.

Alors, il y a la personne non handicapée et la personne handicapée, peu importe son handicap. Alors, cette personne-là, là, qu'on nomme maintenant, mais qui n'était pas nommée au départ... Le ministre aime bien dire : Maintenant, on nomme. Ça aurait été le fun que tout ça soit nommé à la rédaction initiale. Ça n'a pas été le cas. C'est un oubli, puis on va le répéter, que c'est un oubli. Puis c'est vrai que je comprends que le ministre n'aime pas ça, mais c'est bien plate, là, mais c'est vrai que c'est un oubli. Et là nous, on est là, là, puis on est obligés de corriger le ministre parce que le projet de loi, bien, c'est plate, là, mais il a été, puis je vais être gentil, là, il a été écrit imparfaitement. C'est à ça que ça sert, les consultations et l'étude détaillée.

Alors, sur l'objet de la formation, qu'est-ce qu'on a? On a le ministre qui admet qu'il y a des situations qui sont différentes. Il admet et promeut le fait, en plus, le fait que, pour lui, ça peut être des formations inégales. Je lui demande de le confirmer, il tourne autour du pot sans le confirmer : deuxième formation, formation additionnelle. Puis là je suis surpris qu'il nous ne dise pas, mais je vais le rappeler : Ah bien, le répondant, lui, s'il juge que c'est nécessaire d'en avoir une de plus, bien, libre à lui de le faire. Bien, je pense qu'il y a bien des répondants qui vont vouloir le faire, là. Parti comme c'est là, ce ne sera peut-être pas, à la formation minimale universelle, suffisant.

Alors, nous, là, puis je le répète, nous, ce qui nous importe, c'est la sécurité de tout le monde en toutes circonstances. Alors, tout le monde, ce sont les personnes handicapées sans égard au handicap. C'est implicite dans la définition que le ministre a été obligé de chercher. Et «par tout type de véhicule», bien, c'est tout type de véhicule, donc en toutes circonstances. Et le ministre nous dit que ça, ce n'est pas une amélioration au projet de loi. Pourquoi? Parce que ce dont je ne vous ai pas parlé à l'écriture initiale, ne vous en faites pas, je vais vous en parler plus tard. Puis à la fin, quand je vais vous en parler plus tard, je vais vous dire que ça va être dans le règlement. Et là nous autres, là, béats d'admiration devant le ministre, on devrait être rassurés. Bien non, on n'est pas rassurés. Et on propose simplement d'être précis.

Et, quand le ministre me reproche d'avoir de l'imagination, bon, je trouve ça malheureux qu'il me reproche d'avoir de l'imagination, en général, c'est une qualité, mais il pourrait constater que je suis pour la précision des mots, de leur sens et de leur portée. Et l'amendement que je propose actuellement fait exactement ça : le sens, la précision et la portée, le

même niveau de formation en matière de sécurité pour tous les handicapés en toutes circonstances, les circonstances étant les différents types de véhicules, entre autres. Et ça, le ministre le refuse.

C'était le même motif qu'on a mis sur la table pour le permis, le permis venant faire tout ça d'un coup. Le permis oblige la formation, l'amène en toutes circonstances et est un levier pour, à la fin, faire ce que le ministre dit qu'il va faire, mais dont on n'est pas sûrs, qui est de protéger ce secteur d'activité à l'industrie traditionnelle du taxi. Et, même à ça, là, on commence à avoir bien, bien, bien des doutes. Et le doute, il est venu dans *Le Soleil* ce matin.

Quand on met ça bout à bout, Mme la Présidente, là, qu'on ne me reproche pas d'avoir de l'imagination, là. Je fais mon travail au nom de ceux et celles dans notre société qui utilisent le transport rémunéré et qui sont les plus vulnérables.

Le ministre va-t-il revenir sur sa position et accepter notre amendement?

M. Bonnardel : J'ai tout expliqué, Mme la Présidente, depuis deux heures, sur la formation, sur la sécurité, sur les autres aspects de la sécurité, sur les personnes handicapées, sur l'autre formation donnée pour les véhicules adaptés.

M. Barrette : Mme la Présidente, de nous dire que ça va être dans un règlement un jour puis qu'on va peut-être arriver avec un amendement, là, ce n'est pas une explication.

On a été plusieurs parlementaires à demander au ministre de nous déposer maintenant, même si c'étaient des documents de travail, ce vers quoi il s'en va. On ne l'a pas. Je rappelle que ce sont des éléments qui auraient dû être écrits à la case départ. Ils ne le sont pas.

Alors, je vais donner une chance au ministre. Peut-il nous donner un seul exemple en matière de sécurité qui va différencier la formation universelle de base, c'est ses mots, qui est inférieure, manifestement, et la formation supérieure, qui est dite additionnelle? Allez, là. On est intéressés.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on a deux formations qui vont être données, une pour les véhicules adaptés. Un véhicule adapté est bien différent d'un véhicule de promenade. C'est une formation qui va être adéquate pour expliquer, former ces chauffeurs qui auront à conduire ces véhicules qui auront été modifiés pour répondre aux besoins des gens à mobilité réduite, pour ne pas dire en chaise roulante. Alors, il y a une différence majeure entre deux véhicules, véhicules de promenade et ces véhicules modifiés. Et, de l'autre côté, c'est une formation générale qui va répondre aux besoins de tous les intervenants qui pourraient lever un drapeau en nous disant... ce qui se donne présentement et qui, soit dit en passant, le député le sait très bien, a été défini par règlement. C'est donc difficile, hein, de comprendre que c'est des règlements dans les lois qui sont écrites par la suite.

Le député de La Pinière a été ministre quatre ans. Il le sait très bien. Il le sait très bien, que, oui, il y a des articles qu'on peut amender et dire : Oui, on va le mettre dans la loi spécifiquement. Mais, majoritairement, tout est fait par règlement. La loi sur les taxis, la formation, c'est fait par règlement.

Alors, je peux rassurer encore une fois tous ceux qui nous écoutent : transport adapté, personnes à mobilité réduite, handicapées, la formation sera adéquate pour eux, adéquate et même bonifiée, s'il le faut, pour répondre à leurs besoins et répondre aux besoins des organismes qui pourraient en faire la demande. Merci.

M. Barrette : Mme la Présidente, c'est drôle, hein, mais moi, j'écoute la radio, puis je lis les journaux, puis je vois des gens qui sont dans ce secteur de représentation là, des gens... des personnes handicapées, puis ce qu'ils expriment, c'est leur inquiétude. Alors, j'imagine que le ministre va leur dire, à la caméra dans quelques instants, qu'elles ont tort d'être inquiètes. C'est sûr, parce qu'elles ont tort d'être inquiètes, voyons. Le ministre vient démanteler tout ce qui existe à la faveur de quelque chose qui n'est même pas présenté actuellement et à propos de laquelle on demande au ministre de répondre puis il ne répond jamais, sauf pour dire non.

Alors, ce n'est pas compliqué, là, nous, là, les parlementaires, quand on arrive avec une proposition raisonnable... parce que je n'ai pas entendu un seul argument autre que de dire : Bien, regardez, ça ne se peut pas que votre amendement apporte quelque chose de mieux au projet de loi puisque, moi, ce que je fais est parfait. Mais, c'est moi, là. Moi, c'est correct. Moi, mon projet de loi qui est là, ça répond à tout. Je vous le dis. Il y a une formation minimale, une formation maximale, ça ne sera pas pareil, mais ça va être correct. On n'est pas capables d'avoir d'information.

Alors, à chaque argument qu'on met sur la table, à chaque amendement qu'on dépose pour clarifier les choses, leur donner une force dans la loi, une loi qui démantèle ce qui existe et qui nous demande une profession de foi pour ce qui est devant qu'on ne connaît pas parce qu'on refuse de le mettre dans la loi... Écoutez, là, ça doit être pour ça que le premier ministre a dit que les commissions parlementaires ne servaient à rien et que le gouvernement était là pour gouverner. Là, on comprend mieux le commentaire. C'est quelque chose, là. Non, mais c'est quelque chose.

Une voix : ...

• (14 h 50) •

La Présidente (Mme Grondin) : ...député, on est en dehors, là, de...

M. Barrette : Mais, Mme la Présidente, je ne fais qu'exprimer... je fais des commentaires sur notre rôle de parlementaires et sur les commentaires que leur chef a faits et qui sont publics, là. C'est public.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de La Pinière, on est loin, là, du propos sur lequel on discute, s'il vous plaît.

M. Barrette : Alors, revenons sur le propos.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci.

M. Barrette : Alors, je repose ma question. Je donne une deuxième chance au ministre. Est-ce qu'il peut nous expliquer de façon factuelle ou donner un exemple, quelques exemples, sur ce que signifie « additionnelle »? En quoi l'« additionnelle » n'a pas une... Ça doit avoir une plus-value, là. Qu'il nous donne un exemple.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, ça me fait tellement rire de voir le député de La Pinière, discours de peur, on démantèle tout. C'est ce qu'il a dit tantôt, là, on démantèle tout. Pour les gens qui utilisent le transport adapté, demain matin ou le jour où la loi sera adoptée, tout sera comme avant. Ceux qui ont un service ont un service adéquat, peut-être pas le meilleur qu'ils souhaiteraient, mais ils en ont un, le but, c'est de l'améliorer, c'est de répondre à monsieur ou madame qui nous écoute, qui n'en a pas, de service dans un secteur. C'est de permettre à ceux qui font ce travail en transport adapté d'aller peut-être ailleurs pour offrir ce service qui n'existe pas dans beaucoup, beaucoup, beaucoup de régions au Québec. C'est de mettre en compétition certaines sociétés ou une société qui ne fait peut-être pas bien le travail, comme certains organismes nous l'ont mentionné. C'est ça, le défi que je me donne, puis c'est ça qu'est le défi que l'opposition devrait se donner, penser à qui? L'utilisateur, le client qui n'a pas un service parfait partout au Québec.

Et ce qu'on fait aujourd'hui, là, c'est d'améliorer l'offre. Ce que vous faites aujourd'hui, là, depuis deux heures, là, c'est de ne pas améliorer l'offre, c'est le statu quo que vous souhaitez. C'est juste ça. Mais, moi, ce que je veux faire au bénéfice des usagers, des clients un peu partout au Québec, c'est de leur donner plusieurs opportunités, c'est dire à ceux qui ont un service moyen ou peut-être moins bon : On va vous mettre en compétition, on va augmenter l'offre. On va répondre à ceux qui ont moins de services peut-être au Québec ou qui n'en ont pas du tout. On va s'assurer, écrit noir sur blanc, que la sécurité, là, avant toute chose, là, elle sera partie prenante de chaque chauffeur qui sera derrière le volant. Pour les personnes handicapées, tous les autres sujets possibles qui seront énumérés par les intervenants qui ont passé ici, puis ceux qui nous écoutent sûrement présentement, je ne peux pas être plus clair que ça.

Je ne lésinerai pas sur la sécurité des personnes qui vont embarquer dans un véhicule de promenade au Québec ou ceux qui vont utiliser un véhicule adapté. Est-ce clair? Merci.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, puisque le ministre s'inquiète ou dit s'intéresser aux gens qu'il n'a pas consultés avant d'écrire son projet de loi, je l'invite, en sortant de notre commission tout à l'heure, à 18 heures, à prendre quelques minutes et aller sur l'Internet écouter une entrevue qui a été donnée justement par les représentants de ces gens-là, O.K.? QUB Radio hier, une entrevue avec l'Alliance des Regroupements des usagers du transport adapté du Québec. Si ces gens-là ne sont pas les gens concernés par ce dont on parle maintenant, je ne sais pas de qui ou à qui le ministre parle. Et, s'il va écouter l'entrevue, Mme la Présidente, il va entendre une représentante extrêmement bien articulée, qui fait une démonstration inattaquable de la situation telle qu'eux le perçoivent. Ce n'est pas compliqué, ces gens-là sont inquiets. Ces gens-là constatent que tout ce qui se passe ici, essentiellement, c'est une déréglementation, une déréglementation qui inquiète ces gens-là parce qu'ils avaient accès à des services, peut-être pas parfaits en termes temporels, mais de qualité, et ça les inquiète.

Et aujourd'hui ils voient le ministre, et ce sont les mots qu'ils utilisent, démanteler la situation actuelle et ils sont inquiets, parce qu'ils suivent les travaux, de voir comment ça se passe, de voir comment le ministre ne répond pas et refuse des amendements, que ce soit de nous ou des autres oppositions, qui vont dans le sens clair de définir des gestes à être posés en matière de sécurité dans la loi.

Et une des choses qui les inquiètent, évidemment, c'est cette espèce d'obscurité dans laquelle on est actuellement, le ministre refusant de nous déposer ces documents. Remarquez, Mme la Présidente, ils ne sont peut-être pas écrits, ces documents, hein? C'est bien possible, ça. Puis, pour ce qui est des règlements, je vous prédis, je vous le prédis, c'est plus que prévoir, ça, je vous prédis qu'on n'en verra pas l'ombre d'une seule lettre pendant l'étude du projet de loi n° 17.

Et là, là, un coup que ça est dit, le ministre nous demande : Croyez en moi. Bien, c'est parce que moi, je me range du côté des usagers parce que je fais la même lecture qu'eux autres. Si le ministre voulait générer de la confiance, il accepterait les amendements qui sont très simples et qui vont même dans le sens de son intention. S'il voulait rassurer les gens qui nous écoutent, il répondrait aux questions et nous donnerait des exemples des orientations, nous fournirait les documents. Il ne le fait pas. Et je ne reviendrai pas sur les débats qu'on a eus dans les derniers jours parce que vous allez me le reprocher puis vous allez me dire : Revenez sur l'amendement. Mais les gens qui nous écoutent, là, savent très bien de quoi on a parlé et à quoi le ministre a dit non à date. Je pense que ceux qui nous écoutent réalisent très bien, très bien, que ce projet de loi en est un de déréglementation en faveur d'acteurs économiques. Ce n'est pas une déréglementation fondamentalement en faveur des êtres humains qui sont concernés là-dedans. Pas tous, en tout cas. Et je pense que, dans le transport adapté, les gens ont raison d'être inquiets. Ils ont raison parce qu'actuellement, là, la substance n'est pas au rendez-vous.

Je le répète, le ministre nous dit sans l'expliquer, refuse de l'expliquer, il nous dit qu'il y aura une formation de base, ah! qui va être merveilleuse, mais il faut une formation additionnelle pour certains véhicules.

La Présidente (Mme Grondin) : Je dois vous...

M. Barrette : Pardon?

La Présidente (Mme Grondin) : Je suis désolée, M. le député de La Pinière, vous avez fait vos 20 minutes.

M. Barrette : Vous m'en voyez tout aussi désolé que vous.

La Présidente (Mme Grondin) : Et donc M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley : Merci, Mme la Présidente. Il y a deux places où je ne peux pas trouver les mots «transport adapté» et «des services pour personnes handicapées». C'est dans la première version du projet de loi et c'est dans le mémoire d'Uber.

Alors, quand le ministre parle qu'on va avoir un service mieux... un meilleur service, une meilleure offre partout sur le territoire du Québec pour les personnes qui ont besoin d'un transport adapté, moi, j'ai plusieurs questions là-dessus parce qu'honnêtement Uber et quand même Lyft ont dit ça publiquement, ce n'est vraiment pas leur affaire, ça : On laisse nos chauffeurs décider comment ils veulent chauffer des gens. Est-ce que c'est par transport adapté ou d'autres moyens? Mais c'était évident, Lyft était tellement clair là-dessus : Pour nous, ce n'est pas vraiment dans notre modèle d'affaires. C'est ce que je cite. Je me souviens quand Uber était ici.

Alors, ça, c'est pourquoi on y revient. Le ministre dit que c'est noir sur blanc, sauf on va faire... on va passer des choses par des règlements. Ça va être le ministre puis son équipe qui va écrire tout ça, et nous, comme opposition, on n'est pas présents pour ça.

Alors, ça, c'est pourquoi mon collègue le député de La Pinière pose des questions, plusieurs questions, plusieurs amendements sur un sujet qui est très important pour une clientèle qui est tellement vulnérable dans notre société. Alors, ça, c'est pourquoi on essaie d'ajouter des choses dans le projet de loi, parce qu'on veut être partie de la discussion et partie de, oui, à adapter certains éléments dans le projet de loi pour une clientèle très vulnérable. Alors, c'est juste ce point-là, Mme la Présidente. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. C'est ça, moi, j'ai vraiment des questions puis j'essayais de trouver les réponses de compréhension juste pour être certaine qu'on parle vraiment de la même chose. Par exemple, vous avez dit que les personnes handicapées, ce n'est pas juste des personnes qui sont à mobilité réduite ou, par exemple, chaise roulante, qui ne peuvent pas se lever, il y en a d'autres. Vous avez nommé, par exemple, les non-voyants. Il y a les déficients intellectuels, les non-entendants, les gens aussi qui sont sur chaise roulante mais qui peuvent se déplacer, il faut comme les soulever pour pouvoir les mettre... et on peut, comme vous l'avez dit, les mettre, là, leur chaise, par exemple, dans la voiture, les gens qui sont en béquille, ceux qui ont un poteau de soluté, donc toutes ces personnes-là, tous ces handicapés-là.

• (15 heures) •

Donc, vous parlez souvent de permis, 352 permis qui ont été donnés. Ça, c'est pour les véhicules où on peut mettre à l'intérieur une chaise roulante, donc les personnes lourdement handicapées, à mobilité très réduite. Mais il y a aussi les gens qui font du transport adapté. Ils ont un permis régulier, et c'est en berline, pour, justement, offrir ces services-là.

Maintenant, souvent, ces personnes-là, pour que ça leur coûte moins cher, parce que... Les autres personnes, pas seulement celles qui sont en chaise roulante, là, lourdement handicapées, qui ne peuvent pas se soulever, celles que j'ai nommées, déficiences intellectuelles, non-voyants, non-entendants, c'est compliqué pour eux de se transporter en transport en commun. Il y en a qui le font, mais il y en a aussi qui vont faire appel à la STM parce que ça va aussi leur coûter moins cher. Donc, ils vont appeler le service de la STM, un peu comme pour aller au cinéma, ce qu'on disait, ils appellent à une heure puis ils demandent un service. Donc, il y a ces personnes-là, aussi, qui peuvent faire appel à la STM, et ça, ça peut être en véhicule transport adapté, une van transformée. Ou aussi, ce qui vient, ce n'est pas uniquement ce genre de véhicule là, ça peut être aussi un véhicule... une berline non transformée pour, justement, répondre à cette demande-là.

Est-ce que toutes les personnes... J'ai dit «la STM», excusez-moi, parce que je viens de Montréal, mais je veux dire les sociétés de transport. Mais est-ce que, pour... Je vais juste attendre le ministre parce que j'ai vraiment une question, pour vrai, c'est vraiment une question d'éclaircissement pour tout le monde, parce qu'on se posait la question. Est-ce que la formation... 147.1, là, qui va arriver plus tard, là, celle qui est beaucoup plus imposante, pour les personnes à mobilité réduite ou les personnes handicapées de façon générale, est-ce que ça va être ça, l'exigence pour faire affaire avec la STM?

Donc, ma question, c'est qu'on peut ne pas vouloir être dans un véhicule transformé, la van, là, transformée, qu'on voit, mais dans un véhicule qui... normal, une berline normale, mais que ces taxis là, ils ont des contrats avec la STM pour servir les personnes que je viens de nommer, tous les autres handicaps. Est-ce que la formation actuelle que vous avez mise ici, là, dans... Là, je sais, on discute du sous-amendement, mais c'est quand même important de comprendre cette question d'éclaircissement pour comprendre de quoi on parle. Est-ce que la formation actuelle qui est donnée à tout le monde... en fait, non, c'est plus la formation de l'article 147.1 que vous allez donner, celle qui est beaucoup... qui est spécifique pour le transport adapté, c'est pour tous ces véhicules-là, peu importe, l'important, c'est de servir toutes les personnes handicapées qui font appel à la STM?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, quand on sera rendu à 147, il me fera plaisir d'en discuter avec la députée. Maintenant, on est au sous-amendement où on me demande «pour tout type de véhicule prévu à l'application de cette loi». J'ai répété que nous allions rejeter ce sous-amendement déposé par le député de La Pinière.

Mme Ghazal : Mais vous comprenez que ma question, c'est vraiment d'éclaircissement, là. Je ne veux pas faire du temps, puis tout ça, je ne suis pas là. Je veux vraiment être sûre de comprendre... pour comprendre. Parce que, dans le sous-amendement du député de La Pinière, lui, il dit : «Pour tout type de véhicule». À la limite, moi, ce qui m'importe, c'est les personnes handicapées qui font appel à la STM, ces personnes-là qui veulent avoir un service, qui font appel à du transport adapté, peu importe le véhicule. Parce que, des fois, ce qui arrive, ils appellent, puis ce n'est pas un véhicule transformé. Peu importe le véhicule. Est-ce qu'elles vont avoir un chauffeur qui a la formation, entre guillemets, légère, là, pour la sécurité

de transport adapté, puis qui va être définie par règlement qui est au paragraphe 2°, ou la formation de 147.1? Parce que vous, vous dites que cette formation-là de 147.1, plus tard, quand on va y être rendus — c'est quand même important pour discuter de ce sous-amendement-là — c'est uniquement donné pour les véhicules transformés.

Puis c'est une vraie question, je vous le jure. Je veux le comprendre, on essaie de comprendre. Puis je pense vraiment aux gens qui sont handicapés, qui n'ont pas besoin d'un véhicule transformé, mais qui ont besoin d'un chauffeur qui peut leur donner les services dont ils ont besoin.

M. Bonnardel : Mme la députée, quand vous dites «formation légère», il y a beaucoup de régions au Québec qui ont une formation de seulement sept heures. Est-ce que c'est léger, ça?

Mme Ghazal : En fait, je suis tout à fait d'accord avec vous qu'actuellement... Il n'y a personne ici... en tout cas, moi, je ne l'ai jamais dit : La loi actuelle, elle est parfaite, tout se passe bien, il n'y a aucun problème. L'industrie du taxi elle-même l'a dit et elle l'a reconnu, elle l'a reconnu, avec l'arrivée des nouveaux... de Uber, et tout ça. Donc ça, le constat, on est tous d'accord. Ce n'est même pas ça, la discussion.

Donc, c'est une extraordinaire occasion, avec le projet de loi n° 17 où vous voulez améliorer les services, bien, d'améliorer les choses, la loi actuelle, qui n'est pas parfaite, loin de là. Donc, on est d'accord là-dessus. Donc, profitons de ce projet de loi n° 17 pour améliorer ce qui existe en ce moment. Puis je suis d'accord avec vous que sept heures, ce n'est pas suffisant, puis qu'est-ce qui existe actuellement... Je suis d'accord. Donc, c'est une super... une belle occasion pour en profiter pour l'améliorer. Donc, c'est vraiment ça, le sens de ma question.

M. Bonnardel : ...content de vous l'entendre dire parce que sept heures, c'est, pour moi, inadéquat, si on veut former un peu plus les personnes qui sont mentionnées dans l'amendement que nous allons déposer. Alors, oui, une personne qui sera sous contrat avec la STM devra... On ne veut pas... on ne mettra pas un chauffeur qui pourrait faire du transport adapté sans qu'il ait suivi une formation en bonne et due forme, une formation en bonne et due forme, pas une formation légère, une formation générale qui sera définie par la SAAQ, par la suite, et qui va comprendre tout ce que je vous ai déjà répété sur la sécurité, les personnes handicapées, tous les autres sujets. Et tout ça sera défini par règlement par la suite, comme c'est le cas, présentement, pour la loi sur les taxis.

Mme Ghazal : Donc, il y a la formation... j'ai dit légère, je voulais dire générale, qui est donnée à tout le monde, peu importe quel transport on fait. Mais, quand on veut faire du transport adapté... Vous nous avez parlé d'une formation beaucoup plus complète, beaucoup plus spécialisée en transport adapté. Mais cette formation-là, c'est aussi pour les gens qui n'ont pas besoin d'un véhicule transformé. C'est ça, ma question.

M. Bonnardel : Excusez-moi, Mme la députée?

Mme Ghazal : Donc, attendez. Donc, ça, on sait, maintenant, il y a une formation générale qui est à l'alinéa 2°... excusez-moi, au paragraphe 2° de l'article 9. Il y a une formation spécifique pour le transport adapté, qui est plus loin, qu'on va discuter plus loin, spécifique pour le transport adapté. Mais celle-là, la formation générale, je suis très contente que vous ayez ajouté pour les personnes handicapées aussi. Mais une personne qui n'a pas besoin... qui a besoin du transport adapté dans un véhicule non transformé, est-ce que cette formation-là du paragraphe 2° de l'article 9 sera suffisante ou elle devra suivre une formation spécifique en transport adapté puisqu'elle, elle a besoin de transport adapté?

M. Bonnardel : Elle sera suffisante, Mme la députée. C'est pour ça qu'on a indiqué... qu'on a nommé «personnes handicapées et tout autre sujet». Et, si cette personne décidait de changer de modèle d'affaires pour s'acheter un véhicule adapté, modifié, là, elle devra suivre une formation additionnelle.

Mme Ghazal : Donc, par exemple, je suis une société de transport, je veux offrir un service à mes citoyens qui ont besoin d'un transport adapté, c'est une personne qui se promène, comme je disais, une non-voyante... Bien, je ne sais pas s'ils font affaire avec la STM, mais prenons quelqu'un... ou les non-entendants ou les déficients intellectuels, par exemple, personnes qui vivent avec une déficience intellectuelle. Ils ne peuvent pas aller tout seuls dans le transport public. Ils appellent la STM. C'est beaucoup moins cher parce qu'ils ont une passe d'autobus ou de transport adapté, comme tout le monde. Et là, quand ils appellent, la personne qui va venir avec un véhicule régulier, elle, elle aura eu la formation du paragraphe 2° de l'article 9 et non pas la formation pour transport adapté, même si elle, elle fait appel à un service de transport adapté. Ça fait que la réponse, c'est oui.

Mais ça, c'est très important, je suis très contente d'avoir eu une réponse à ma question, même si je ne suis pas satisfaite que ce soit ça, le cas... que ce soit le cas. Mais je vais m'arrêter là, vous répondez à ma question, c'était vraiment une question d'éclaircissement qui n'était pas claire avant que je la pose. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Quand on parle de la formation de sept heures, la formation qui est offerte actuellement, M. le ministre, dans certaines régions, dans la mienne et la vôtre, est-ce qu'on réfère ici à l'article 25.2, «Formation des chauffeurs de taxi», là, dans le Règlement sur les services de transport par taxi, où il est écrit que «tout titulaire de permis de chauffeur de taxi doit suivre une formation sur le transport des personnes handicapées, d'une durée

d'au moins 7 heures, et avoir en sa possession une attestation de la réussite de ce cours de formation», ou s'agit-il d'une formation parallèle à celle-là?

Actuellement, si je lis bien le règlement, il y a une formation de sept heures qui est spécifique au transport des personnes handicapées, ce qui constitue un acquis pour cette clientèle, et tout à l'heure on parlait d'un sept heures. Est-ce que le sept heures est séparé ou c'est celui-là dont il est question? C'est une question d'éclaircissement.

• (15 h 10) •

M. Bonnardel : M. le député, c'est une formation qui est déjà définie par règlement dans la loi sur le taxi. Je vous l'ai mentionné déjà, il y a des formations qui sont données partout au Québec, qui peuvent être différentes. On va combiner ces formations pour en faire une générale, pour répondre de ce que je vous ai écrit, mentionné, dans le paragraphe n° 2 qui va inclure les personnes handicapées et tous les autres sujets possibles pour s'assurer qu'on va passer au travers des demandes des différents organismes ou intervenants qui pourraient lever la main.

M. Arseneau : Mais, en fait, ce que je veux savoir... Dans la façon dont j'interprète les règles d'aujourd'hui, c'est qu'un certain nombre d'exams doivent être passés, un certain nombre d'exigences doivent être remplies pour qu'un chauffeur obtienne la catégorie 4C, la classe pour être chauffeur de taxi. Et le sept heures, ce serait en sus. On me fait signe que ce n'est pas tout à fait ça. Est-ce que vous pouvez, simplement, là, pour les gens qui nous écoutent, nous expliquer la situation actuelle? Est-ce que le sept heures inclut cette formation-là ou c'est...

M. Bonnardel : Tu ne suis pas ça pour obtenir le 4C, là. Ce n'était pas...

M. Arseneau : ...pour obtenir le 4C, il y a déjà une formation. Là, maintenant, il n'y aura plus de 4C, donc il n'y aura qu'une seule formation, qu'on disait tout à l'heure universelle. C'est ça?

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Arseneau : D'accord. Mais auparavant, dans la situation actuelle, on avait un certain nombre d'exigences pour obtenir le 4C et pour ensuite obtenir, en fait, le droit de pratique, on avait besoin de cette attestation de réussite pour le cours de sept heures pour conduire un véhicule de transport pour personnes handicapées. Est-ce que je comprends bien les choses?

Si c'était le cas, en fait, ce que j'essaie de faire valoir, c'est que le sept heures qui est attribuable spécifiquement au transport pour les personnes handicapées, de sept heures, dans le projet de loi actuel, il serait inclus dans une formation générale. Donc, la formation spécifique pour la conduite de véhicule pour les personnes handicapées, pour le transport des personnes handicapées, en fait, disparaîtrait, la formation spécifique, au profit d'une formation universelle. Est-ce que c'est ça?

M. Bonnardel : Mais, M. le député, on me reproche d'aller par règlement. C'est dans le règlement, vous venez de le mentionner. Je l'indique dans le projet de loi, je l'écris noir sur blanc, ce qui n'a jamais été fait. Je l'écris noir sur blanc qu'on va tenir compte du transport des personnes handicapées. Et j'inclus les autres sujets. Alors, on va, je vous le répète encore une fois, intervenir sur tous les autres sujets possibles qui pourraient être soulevés par les différents organismes, au Québec, pour être capables d'avoir une formation générale qui va répondre aux besoins de tous et chacun et qui va assurer la sécurité des clients et des usagers qui vont utiliser ces véhicules. Et il y aura une formation additionnelle pour le véhicule spécifiquement adapté aux personnes à mobilité réduite.

M. Arseneau : Non, mais je pense qu'il faut éviter la confusion qui revient toujours lorsqu'il est question de transport d'handicapés. Le transport des personnes handicapées n'équivaut pas à un transport adapté dans tous les cas. Et j'aimerais ça qu'on clarifie les choses.

Que vous souhaitiez adopter un règlement ou même un article de loi spécifique au transport adapté, c'est-à-dire un transport qui permette aux personnes qui sont à mobilité réduite, ils ont des limitations fonctionnelles, qui nécessitent un véhicule particulier qui n'est pas une berline, par exemple, ça, c'est une chose. Puis je pense qu'on a bien compris votre point de vue à cet égard. Mais pour ce qui est de la situation actuelle, ce qu'on dit, c'est qu'il y a un acquis, chez les personnes handicapées qui n'ont pas nécessairement ces limitations fonctionnelles à la mobilité, par exemple, qui peuvent être... On a parlé de personnes malvoyantes ou malentendantes, et ainsi de suite, et avec certains troubles, déficiences intellectuelles, et ainsi de suite. Et ça, c'est le transport des personnes handicapées. Et ce que le règlement dit, à l'heure actuelle, c'est qu'il y a une formation spécifique de sept heures pour les chauffeurs de taxi.

Maintenant que la conduite de véhicule pour le transport rémunéré des personnes par automobile ne sera pas limitée simplement aux chauffeurs de taxi, est-ce qu'on peut s'attendre à ce qu'il y ait une formation de sept heures pour tous ceux qui veulent faire du transport rémunéré de personnes et qui porte spécifiquement sur le transport des personnes handicapées, tel qu'on le voit actuellement dans le Règlement sur les services de transport par taxi, donc une formation spécifique suite à laquelle on obtient une attestation, et, sur la base de cette attestation-là, eh bien, on est reconnu comme pouvant conduire une berline, un véhicule de promenade mais avec une formation comme chauffeur, qui nous permet d'être habilité à rendre le service à toutes les personnes handicapées, comme on les a définies tout à l'heure sur le plan juridique?

M. Bonnardel : M. le député, il n'y aura pas une formation spéciale juste pour les personnes handicapées. C'est une combinaison, c'est une combinaison, écrite noir sur blanc dans le paragraphe 2°, avec tout autre sujet. Alors, cette personne qui aura passé la formation, qui aura passé l'examen, par la suite, à la SAAQ, obtiendra son accréditation en bonne

et due forme. Mais là je ne ferai pas une formation séparée de celle que je veux faire, générale, là. C'est une formation qui va impliquer, inclure la situation des personnes handicapées au Québec.

M. Arseneau : D'accord. Je comprends très bien votre intention, mais ce que je veux simplement mentionner, c'est que votre intention n'est pas de segmenter les formations. Mais, pour les gens qui défendent les personnes handicapées et pour les personnes handicapées elles-mêmes, elles bénéficient aujourd'hui d'un article du règlement, spécifique pour eux, sur lequel elles peuvent avoir une certaine assurance qu'une formation a été donnée pour les personnes qui sont responsables de conduire les taxis, donc faire du transport rémunéré de personnes. Et ces personnes-là — prenons, par exemple, une personne aveugle — à partir du nouveau régime, vont pouvoir, évidemment, avoir recours à un service de transport par taxi ou par un chauffeur d'Uber, mais n'auront plus la garantie qu'une formation spécifique a été donnée. Donc, pour eux, c'est une perte, c'est la perte d'un acquis.

Alors, je comprends qu'on veut simplifier les choses, mais il ne faudrait pas qu'on simplifie les choses aux dépens d'une clientèle particulièrement vulnérable. Et c'est ce que les personnes handicapées nous demandent et le groupe de défense des personnes handicapées. Est-ce qu'on peut... et quelle serait la grande complication à ce que l'acquis soit préservé pour ces personnes-là qui sont particulièrement vulnérables et dont vous nous dites que vous allez préserver particulièrement les droits en inscrivant pour la première fois, là, le terme ou les deux termes «personnes handicapées» dans la loi? Moi, je vous demande simplement de les rassurer, à savoir que, quand vous arriverez à l'adoption des règlements, que la formation puisse être spécifique aux personnes handicapées, comme ça l'est aujourd'hui, tout simplement.

M. Bonnardel : M. le député, c'est écrit dans un règlement. Ça a été écrit par la suite, la loi, je l'ai écrit noir sur blanc dans la loi, noir sur blanc. On ne peut pas l'oublier, là. On ne peut pas l'oublier, là, c'est écrit noir sur blanc. Alors, dans la formation, ce qui est par règlement présentement sera nécessairement dans le règlement par la suite. Je l'ai écrit noir sur blanc pour, justement, nommer ce qui n'a été jamais nommé avant.

M. Arseneau : D'accord. Donc, ce qu'il faut comprendre, c'est que vous avez l'intention, dans le règlement, évidemment, de vous fier à l'alinéa 2° sur le transport des personnes handicapées pour adopter une formation spécifique pour le transport des personnes handicapées. Moi, c'est ce que je comprends de votre dernière réponse, là. Il y aura une formation spécifique aux personnes handicapées puisque vous l'avez mentionné, vous l'avez inclus dans la loi.

Quand viendra le temps d'adopter les règlements — on n'aura malheureusement pas l'occasion d'en débattre — il y aura cet espace-là. Puis on suppose qu'on n'aura pas de recul par rapport à la situation actuelle, où on a sept heures qui est consacré, selon ce que je peux en comprendre, uniquement pour la conduite de véhicules de transport des personnes handicapées... bien, des véhicules réguliers, là. On ne parle pas de transport, de véhicules adaptés au transport des personnes qui ont des problématiques de mobilité, mais bien des personnes handicapées.

Donc, si c'est effectivement l'intention du ministre, qu'il nous le confirme aujourd'hui que d'inscrire le transport des personnes handicapées à l'alinéa 2° signifie que, lorsque viendra le temps d'adopter un règlement, on conservera la formation telle qu'on l'offre aujourd'hui, spécifique au transport des personnes handicapées, et je vous rappelle que c'est de sept heures, bien, bravo.

La Présidente (Mme Grondin) : D'autres commentaires? Donc, il n'y a pas d'autre commentaire sur le sous-amendement du député de La Pinière? Nous allons passer à l'adoption.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Mme la secrétaire.

La Secrétaire : Oui, alors M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Pour.

La Secrétaire : M. Rousselle (Vimont)?

M. Rousselle : Pour.

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

M. Kelley : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Contre.

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

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Bussière (Gatineau)?

M. Bussière : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

La Secrétaire : M. Lafrenière (Vachon)?

• (15 h 20) •

M. Lafrenière : Contre.

La Secrétaire : Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Abstention.

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

M. Arseneau : Pour.

La Secrétaire : Et Mme Grondin (Argenteuil)?

La Présidente (Mme Grondin) : Abstention. Donc, nous revenons à l'amendement de M. le ministre. Y a-t-il des commentaires?

M. Barrette : Mme la Présidente, là, j'apprécierais qu'on puisse suspendre quelques instants, parce que, là, on a une petite question soit de rédaction soit d'opportunité, à cette étape-ci, de déposer un amendement ou un sous-amendement.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous allons suspendre les travaux.

(Suspension de la séance à 15 h 21)

(Reprise à 15 h 48)

La Présidente (Mme Grondin) : À l'ordre, s'il vous plaît!

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, je répète, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons recommencer.

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous allons attendre deux minutes.

(Suspension de la séance à 15 h 49)

(Reprise à 16 heures)

La Présidente (Mme Grondin) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre les travaux. M. le député de La Pinière, vous avez un sous-amendement?

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente. Je veux remercier le ministre et son équipe pour sa patience. Alors, il y a eu quelques complexités rédactionnelles, mais qu'on a résolues. Alors, Mme la Présidente, je dépose donc l'amendement suivant :

L'amendement proposé à l'article 9 est modifié par l'ajout, à la suite du paragraphe 5°, du paragraphe suivant : 6° par l'ajout, à la fin de l'article, de l'alinéa suivant :
«Tout projet de règlement publié en vertu [des paragraphes] 2° du présent [document] doit faire l'objet d'une étude par la commission compétente de l'Assemblée nationale d'une durée minimale de trois heures avant d'être adopté par le gouvernement.»

Ça va? Pardon?

M. Lemay : ...«publié» et «vertu», on va rajouter le mot «en».

M. Barrette : Une petite faute d'orthographe qui sera corrigée manuellement. Merci, collègue.

M. Lemay : Travail d'équipe.

M. Barrette : Absolument, j'apprécie. Alors, Mme la Présidente, je pense que cet amendement-là va être bien compris. L'intention de l'amendement va être bien comprise par le ministre. Je ne peux pas croire qu'il ne sera pas compris, là. L'idée, ici, là, c'est que, fondamentalement, on part d'un régime qui est abandonné, et dont certains éléments vont peut-être se retrouver... mais on ne le sait pas.

Et on vient de passer plusieurs heures sur l'importance de s'assurer d'une formation adéquate sans que, du moins, à ma satisfaction et potentiellement à celle de ceux et celles qui nous écoutent, on ait la certitude que le niveau de formation soit approprié pour ce qui seront maintenant les deux nouvelles catégories de personnes handicapées, notamment, c'est-à-dire celles qui seront transportées avec des chauffeurs d'une certaine formation et une autre catégorie qui auront une formation additionnelle.

Alors, compte tenu de l'enjeu très important de la sécurité, surtout... peut-être pas seulement, mais certainement surtout pour les personnes vulnérables, je pense qu'il est tout à fait raisonnable de prendre un moment dans notre commission parlementaire pour débattre de ce qui sera établi par règlement par le ministre, et/ou la SAAQ, et/ou la CTQ. J'ai terminé.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, lorsque la loi sur les taxis a été préparée, adoptée, il y a eu des règlements pour la formation. Il n'y a jamais eu de débat à l'Assemblée nationale pour définir comment allait être écrit ce règlement. On le sait, je pense que la majorité des députés savent comment fonctionne un règlement : la prédiction, le délai de 45 jours dans la *Gazette*, 45 jours où tout le monde, en tout cas, ceux qui le souhaitent, peut intervenir pour questionner sur ce règlement, et, par la suite, il y a édicton de ce règlement.

Je répète encore une fois. Ce qui se fait présentement au Québec en termes de formation est un peu inégal en termes d'heures, on va le dire ainsi : sept heures dans certaines régions, peut-être 90 à Québec, près de 150 à Montréal. Le défi qu'on a, c'est d'uniformiser et d'avoir une formation générale qui sera disponible pour tous les chauffeurs, tous les nouveaux chauffeurs, et ces chauffeurs auront à passer cette formation, qui sera définie par règlement, comme avant, dans l'ancienne loi sur les taxis, où on indique, dans le paragraphe 2°, qu'un chauffeur dûment autorisé qui demande une autorisation à la SAAQ devra obligatoirement passer par une formation sur la sécurité sur le transport des personnes handicapées.

On nomme spécifiquement, pour la première fois, «transport de personnes handicapées» dans la loi, parce que cela n'a jamais été fait, jamais. On ajoute que les autres sujets peuvent être ajoutés dans cette formation. Sûrement qu'il y a des intervenants ou qu'il y a des organismes qui étaient présents voilà quelques mois, quand on a débuté ce projet de loi, qui voudront intervenir ou dire : Ce qui se faisait déjà dans cette formation pourrait être modifié, amendé ou même bonifié.

Et, par la suite, les modalités prévues seront écrites par règlement, donc, du ministre. Si un chauffeur décide de changer son modèle d'affaires traditionnel, qui est de mettre le véhicule de promenade de côté pour aller faire du transport adapté en bonne et due forme avec un véhicule adapté, il aura une formation additionnelle à avoir. Ça, c'est obligatoire. Personne ne pourra utiliser un véhicule adapté sans avoir eu une formation spécifique pour ce véhicule.

Alors, je pense qu'on met tout sur la table, Mme la Présidente. Avec les futurs règlements qu'il y aura dans cette loi, comme dans n'importe quelle loi, on aura tout pour être capables de travailler en collégialité avec les différents organismes qui ont participé ou qui vont participer pour être capables d'avoir une formation générale qui va répondre aux besoins de tout le monde et de s'assurer encore une fois que tous ceux qui prennent un taxi pourront se dire que chaque chauffeur au Québec aura suivi une formation en bonne et due forme. Merci.

M. Barrette : Mme la Présidente, notre gouvernement, entre autres, je donne deux exemples, il y en a eu d'autres, on a fait ça, nous, des études en commission parlementaire. Il y a eu le règlement concernant l'école à la maison, le règlement sur les piscines résidentielles. Ça se fait.

Mme la Présidente, ça fait 40 ans qu'on est sous la loi du taxi, là. C'est ça, la réalité. On la transforme de A à Z. Et puis là je rentre... Je ne ferai pas de commentaire pour le moment sur ce que ça fait. On a une loi, peut-être, pour les 40 prochaines années. Le ministre nous dit que tout est sur la table. Oui, mais c'est parce qu'on ne la voit pas, la table. On ne peut pas voir ce qui est sur la table, on ne la voit pas, la table. J'ai rarement vu un règlement où les choses importantes... c'est-à-dire, un projet de loi, pardon, où les choses cruciales... Et les parlementaires, on y était... Le projet de loi est aveugle. Pour nous, on ne le voit pas. C'est toujours par règlement. Ça fait 40 ans que c'est là, on change tout, et là le ministre nous dit : Croyez-nous. Tout ce qu'on dit, là, simplement : Soyons transparents. Tout est sur la table. De quelle table parle-t-il?

Moi, savez-vous de quelle table je parle, moi, Mme la Présidente? Je parle de la table de l'opinion publique, et particulièrement l'opinion du public qui est handicapé. Moi, je peux vous assurer que, s'il y avait une étude en commission

parlementaire de ce qui est dans le programme de formation, les 2, les 3, les 4, hein, parce qu'il y a une formation de base suivie potentiellement d'une formation additionnelle, je suis sûr que les gens aimeraient pouvoir voir ça et nous faire parvenir leurs commentaires pour qu'on puisse parfaire ça.

Alors, non seulement, sur le plan démocratique, le ministre ne nous présente rien, mais il nous refuse, là, manifestement, par sa première réponse, la possibilité d'agir en toute transparence vis-à-vis le public, et particulièrement des gens qui, maintenant, suivent nos travaux. Moi, je dis à ceux qui nous suivent, là : Mettez-vous sur les réseaux sociaux tout de suite, exigez que vous puissiez avoir votre mot à dire. C'est pour vous qu'on propose cet amendement-là. Le ministre ne veut pas.

Et là je le vois, là, il va nous sortir : Oui, il y avait déjà des règlements. Il va nous sortir ce qu'il y avait avant. Oui, mais là c'est parce qu'il y a une question de confiance. On ne demande pas la fin du monde. On demande de prendre un moment pendant lequel le public, d'une certaine manière, va pouvoir s'exprimer. Pourquoi le ministre refuse-t-il? Je pourrais reformuler ma question : Pourquoi tant de fermeture face au public?

• (16 h 10) •

M. Bonnardel : Mme la Présidente, quand le règlement sera écrit, les gens auront 45 jours, 45 jours, pour s'exprimer. Il semble dire aux gens qui nous écoutent encore un discours de peur, que, soudainement, on réinvente tout. Il existe déjà une formation au Québec, qui est inégale, mais il en existe une. Il en existe une, le député, tantôt, des Îles-de-la-Madeleine l'a mentionné, sur le transport des personnes handicapées. Il en existe une. Alors, il est certain qu'on ira voir ce qu'il y a dans cette formation pour bonifier celle qu'on va donner, qui sera faite, de façon générale... encore une fois, selon le paragraphe 2° de l'article 9, qui va concerner la sécurité, le transport des personnes handicapées, les autres sujets, et les modalités, par la suite, qui seront prévues par règlement du ministre.

Alors là, il faut arrêter de faire peur aux gens et de s'imaginer que, soudainement, la sécurité sera moindre, ça prend une commission pour évaluer la formation générale qui sera donnée, parce qu'on nivelle vers le bas. Non, on nivelle vers le haut pour s'assurer encore...

M. Barrette : Mme la présidente, question de règlement. Je l'ai laissé passer depuis le début, là, à partir de maintenant, je ne le laisserai plus passer, article 35.6°, on me prête l'intention de faire peur au monde. Je débats dans l'intérêt de ce monde. Alors, on me prête cette intention-là. Je vous invite à intervenir. Ça m'apparaît très clair qu'on me prête une intention. Quand on dit : Il faut arrêter de faire peur, ah! bien là, si ce n'est pas une intention, je ne sais pas qu'est-ce que c'est, là.

La Présidente (Mme Grondin) : Je vous invite à poursuivre, M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le député de La Pinière est sensible, très sensible, cet après-midi. Je le répète encore une fois, on ne va pas niveler vers le bas pour la formation. On va niveler vers le haut pour assurer encore une fois que chaque usager citoyen qui utilisera un véhicule se dise : La formation a été donnée en bonne et due forme parce que le véhicule est accrédité, parce que le chauffeur est accrédité. Je l'ai répété maintes et maintes fois, c'est le même sujet, ou à peu près, là, depuis ce matin, la formation sera adéquate. Elle sera générale. Elle va couvrir tout ce que j'ai indiqué dans le projet de loi. Allez au paragraphe 2°, il y aura une formation additionnelle pour ceux qui voudront faire du véhicule... qui voudront utiliser un véhicule adapté. Merci.

M. Barrette : N'est-il pas vrai, Mme la Présidente, que la finalité du projet de loi n° 17 est d'augmenter le nombre de véhicules sur la route, que ce soit dans le transport adapté ou dans le transport non adapté, régulier?

M. Bonnardel : Il est certain, Mme la Présidente, que nous aurons réussi si on réduit le nombre de véhicules de promenade partout au Québec versus une augmentation des véhicules qui seront disponibles pour le transport rémunéré de personnes. Pourquoi? Parce que, présentement, à Montréal, il y a, oui, moins de véhicules immatriculés, pas beaucoup, mais il y a une baisse, 0,1 %. C'est le seul endroit au Québec où il y a une baisse.

Je l'ai mentionné hier, le défi que nous avons, comme société, de réduire nos gaz à effet de serre amène chaque gouvernement à se dire : De quelle façon on peut changer le comportement des gens? Et ce changement de comportement, c'est en donnant aux gens des opportunités de transport en commun, de taxi, de transport rémunéré, de trottinettes, de Bixi, de tout ce qui peut être disponible en termes de mobilité active pour amener les gens à laisser leur voiture à la maison. C'est la députée de Mercier qui me posait la question. Si on réussit ça, bien, on va changer ce comportement, et c'est avec l'arrivée du REM à Montréal, la possibilité d'expansion du REM, prolongation de la ligne bleue, le réseau de tramway à Québec, le réseau de transport commun à Lévis... Ce ne sont pas juste des engagements, des projets qui seront importants pour les 50, 60 prochaines années.

Et ce projet de loi n° 17, là, oui, c'est vrai, on risque d'en parler dans 30, 40 ans. On est des précurseurs dans ce que sera la mobilité dans les prochaines années. Et cette modernisation de l'industrie du taxi fait partie des offres que nous aurons à donner à ceux qui nous écoutent, qui pensent, un jour, laisser leur véhicule à la maison pour utiliser les différents services de transport qu'ils peuvent utiliser, que ça soit le taxi, que ça soit Netlift, que ça soit Amigo, que ça soit... Peu importe le moyen technologique, peu importe, réduire les gaz à effet de serre, réduire l'auto solo, c'est le défi que nous avons. Alors, à la question du député : Bien sûr.

M. Barrette : Bon, je pense que la réponse est claire, il n'y a pas de doute. N'est-il pas vrai, Mme la Présidente, que la finalité du projet de loi n° 17 vise à augmenter le nombre de véhicules disponibles en matière de transport provenant de l'extérieur de l'environnement traditionnel du taxi?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, il y a moins de taxis au Québec... il y a moins de taxis à Montréal, par 100 000 habitants, que voilà 20, 30, 40 ans. Pourquoi? On le sait, on a voulu statuer d'une certaine valeur, on a racheté des permis. On s'est dit : On va réduire ce nombre de permis parce qu'en termes de spéculation c'était peut-être bon pour la valeur de nos permis de taxi. Ça, c'est un choix que les propriétaires ont fait, que l'industrie a fait.

Mais, à la fin, est-ce qu'on desservait de façon adéquate tous les secteurs au Québec? Non. Je l'ai maintes et maintes fois mentionné, combien de secteurs orphelins n'ont pas de service de transport par taxi au Québec? Combien de fois nous avons lu, dans les journaux, des secteurs, Quartier des spectacles, Centre Bell, Centre Vidéotron, où des citoyens sortent et cherchent un taxi et ne peuvent l'obtenir? Combien de fois? Combien de fois on a vu des situations où des taxis d'un territoire d'agglomération ne pouvaient venir travailler dans un autre territoire? On abolit tout ça pour permettre justement à ces propriétaires chauffeurs de transporter plus de monde et de répondre à la demande de certains citoyens qui veulent obtenir un service qui, malheureusement, quelquefois, pouvait être inadéquat.

Alors, en quoi, aujourd'hui, il est mal de s'imaginer que ceux qui font la demande d'un service par moyen technologique ne peuvent pas obtenir un véhicule rapidement et, de l'autre côté, d'assurer la pérennisation d'une industrie du taxi, comme on la connaît au Québec, depuis les 40, 50 dernières années, en protégeant spécifiquement ce que l'industrie du taxi fait depuis qu'on la connaît?

Alors, on met des outils sur la table aujourd'hui pour s'assurer que les 50 millions de courses que je vous ai parlé depuis le début continuent d'augmenter, parce qu'il y a de plus en plus de gens qui vont se dire : J'ai plusieurs offres sur le marché, je laisse la voiture à la maison, je prends le métro, je prends un taxi en sortant du métro, je prends le Bixi, je prends autre chose, la trottinette, peu importe, mais je laisse l'auto à la maison. Voilà.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je suis content de cette réponse très affirmative aussi. N'est-il pas vrai, Mme la Présidente, que cet afflux de chauffeurs et de véhicules additionnels, qui va être substantiel, tel que le concède le ministre, et qui va venir d'un environnement différent de celui du taxi traditionnel, tel que le concède le ministre, va venir d'environnements, là, du genre que l'on... d'autopartage? Mais je ne nommerai pas de compagnies. On peut toutes les nommer, là, mais ça va être les Uber, Lyft, et ainsi de suite, de ce monde. N'est-il pas vrai que, dans cet environnement-là, là, ce sont des gens qui sont là à temps partiel, qui n'en font pas une carrière?

M. Bonnardel : Vous voulez aller où avec votre question, M. le député?

M. Barrette : Bien, je veux aller vers une réponse, c'est assez simple.

M. Bonnardel : Il est certain qu'il y a même des taxis qui le font aussi de façon occasionnelle. Vous me posez la question : Combien de véhicules pourraient être là ou de propriétaires pourraient être là de façon occasionnelle?

M. Barrette : Ma question est très simple. Puis prenons l'exemple d'Uber, et je ne vise pas Uber, c'est toute la même affaire partout. N'est-il pas vrai, là, qu'aujourd'hui ce sont des frappeurs de relève, des «pinch hitters», des gens à temps partiel, «in and out», et ils n'en font pas une carrière?

M. Bonnardel : Il y en a à temps plein, il y en a à temps partiel.

M. Barrette : La majorité, c'est du monde à temps partiel. C'est ça, la réalité. Est-ce que le ministre peut me dire qu'il est d'accord avec cette affirmation-là?

M. Bonnardel : Bien, ça, M. le député, il faudrait poser la question à Uber directement.

M. Barrette : Est-il d'accord pour dire que c'est une grosse possibilité?

M. Bonnardel : Je n'ai pas la réponse.

M. Barrette : Bien, son...

M. Bonnardel : Je n'ai pas la réponse.

M. Barrette : Ça m'étonne, Mme la Présidente, parce que j'imagine que peut-être il aurait eu cette donnée-là dans l'étude dont on n'a pas les conclusions ni les données, le projet pilote.

M. Bonnardel : Je n'ai pas ça.

• (16 h 20) •

M. Barrette : Bon, alors, Mme la Présidente, ça m'amène au point de mon amendement. La réalité, Mme la Présidente, et c'est ça qui est la grande question, et c'est ça qui inquiète les gens qui ont ici... Moi, là, je le répète, contrairement au ministre qui vient de nous dire clairement, là, que lui, là, ce qui importe, là, il veut plus de véhicules puis il veut que ce soit dans la catégorie que l'on connaît, de l'autopartage, qu'il y a des noms de compagnie... c'est un projet de loi de déréglementation pour favoriser un certain secteur qui va amener un paquet, paquet, paquet de monde, et on sait tous que la plupart des gens qui sont là-dedans sont à temps partiel. Et, la plupart du temps, ces compagnies-là ont clairement exprimé, disons, leur préférence pour ne pas faire du transport adapté.

Et, je l'ai dit à plusieurs reprises ce matin, parce que ça été écrit dans le journal, le ministre veut qu'ils en fassent, du transport adapté, mais voici le problème, dépendamment, là, de la condition d'entrée, qui va être la formation et l'examen, moi, je pense qu'il est parfaitement possible que, si les normes sont suffisamment sévères pour assurer la sécurité de base, pas la minimale, pas la maximale, il est possible que des chauffeurs, des individus avec leur véhicule, pour qui, avec le projet du ministre, ça va être bien facile de faire ça, disent : Bien non, ça ne me tente pas d'aller faire ça à cette condition-là, là, moi, cet examen-là, c'est bien trop pour moi parce que je ne veux pas faire de transport adapté, auquel cas, si le ministre veut atteindre sa finalité qui est augmenter substantiellement le nombre de véhicules en circulation, il n'aura d'autre choix que d'avoir des normes minimales pour qu'un maximum de gens à temps partiel, dont l'intérêt premier n'est pas cette carrière-là, contrairement aux artisans du taxi traditionnel, arrivent sur le marché.

Alors, pour arriver à sa finalité, il est très possible, je vais même aller jusqu'à dire probable, que sa formation minimale universelle en matière de sécurité soit justement minimale et universelle, ce qui est contraire à l'objectif recherché par nous. La conséquence de ça, c'est qu'il n'y aura pas la multiplication, non pas des pains, mais des véhicules, que le ministre nous propose en croyant en lui. Et je ne mets pas ses intentions en doute. Je dis juste, Mme la Présidente, que, s'il veut avoir la multiplication des véhicules avec du monde à temps partiel dont l'intérêt premier est une rémunération et qui, à la case départ, ont manifesté clairement que le transport adapté, ce n'était pas là-dedans qu'ils voulaient jouer, bien, obligatoirement, si le ministre veut avoir bien du monde, il va falloir que ses examens ne soient pas trop compliqués. Ça ne sera pas un doctorat en sécurité, là, c'est une évidence, Mme la Présidente.

Conséquemment, c'est le fondement de notre amendement, pourquoi les parlementaires et le public, via les parlementaires, n'auraient-ils pas un moment pour débattre de ce que sera présenté comme formation dans l'application de la loi n° 17? Ça m'apparaît raisonnable. Je vois mal comment on peut dire non à ça compte tenu de ce que je viens de dire, qui est un scénario plus que probable. M. le ministre?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le député semble dire depuis tantôt qu'il y aura une formation minimale. Je n'ai jamais... Personne, ici depuis 20 quelques heures, ne m'a entendu dire qu'il y aurait une formation minimale. Il semble dire que, lui, peut-être qu'il voudrait une formation qui nivellerait par le bas certains chauffeurs.

M. Barrette : Mme la Présidente, l'article 35.6°, on me prête une intention qui... clairement, ce n'est pas mon intention, c'est le contraire. Je me débats depuis des heures et des heures pour avoir le maximum. Alors, je comprends, là, que le ministre a de la misère à répondre à la question. Je comprends l'inconfort, mais moi... On est là pour les citoyens, là. Nous, on est ici uniquement pour ceux qui nous écoutent. On intervient uniquement pour un maximum de sécurité pour les gens vulnérables. Mme la Présidente, je redonne la parole au ministre en souhaitant que vous l'invitez à ne pas me prêter des intentions.

La Présidente (Mme Grondin) : En fait, je vous invite tous les deux à ne pas prêter d'intentions.

M. Barrette : D'accord.

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

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je l'ai mentionné depuis ce matin jusqu'à quel point, pour moi, la sécurité des citoyens, des usagers, dans tout véhicule de transport rémunéré, dans un véhicule adapté, est importante. J'ai mentionné maintes et maintes fois jusqu'à quel point on devait mieux nommer la formation pour la sécurité pour les personnes handicapées, qui n'a jamais été nommée par règlement par son ancien gouvernement ou par tous les anciens gouvernements. C'est une première. On répond à une demande des organismes, des intervenants qui sont passés ici voilà quelques mois déjà.

Au-delà des personnes handicapées — on va tenir compte de leur situation — il y a plusieurs autres sujets. Il y a déjà une formation de sept heures qui est indiquée par règlement pour l'industrie du taxi. On ira assurément piger dans ce qui est donné là-dedans. On ira sûrement bonifier ailleurs, entre le sept heures et le 150 heures qui se donne un peu partout au Québec, pour donner une formation générale, pas minimale comme le député de La Pinière le dit, générale, pour assurer, encore une fois, je le répète, tranquillement... pour que chaque citoyen usager qui utilisera un véhicule de transport rémunéré par personne, à partir de l'adoption de cette loi, se dise : J'ai un chauffeur qualifié, j'ai un véhicule qualifié, j'ai un véhicule enregistré à la SAAQ, j'ai un véhicule inspecté, j'ai un chauffeur qui est passé au travers des antécédents judiciaires, qui a suivi une formation, qui a passé un examen. Tout ça, tout ça, tout ça, ce n'est pas négociable.

Alors, le député de La Pinière peut essayer de passer par où il veut pour essayer de démontrer que ce n'est pas bon, qu'ici... puis là on oublie ça, non, non, on va tout faire, tout faire, par règlement, pour être capables de bien, bien, bien faire les choses, de bien les nommer, de bien les préparer et d'assurer la sécurité de chaque usager client dans un véhicule de transport rémunéré par personne. Ça, c'est mon défi, et on va le réussir. Merci.

M. Barrette : Mme la Présidente, on va résumer, là, parce que ce que je tente de faire, c'est d'assurer la population que ce que le ministre dit qu'il va faire, il va vraiment le faire, et ce que je démontre cet après-midi, c'est que le ministre choisit de ne pas être transparent, parce que mon amendement, c'est un amendement de transparence.

M. Bonnardel : ...

M. Barrette : Bien non, c'est un choix, là. Mme la...

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de La Pinière, s'il vous plaît, qu'on parle de campagne de peur ou de transparence, je vous invite tous les deux...

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je reprends où j'étais rendu.

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

M. Barrette : Le ministre nous dit... il admet que la finalité de son projet de loi est d'augmenter le nombre de véhicules. Il le dit, là. Il dit lui-même que c'est un projet de déréglementation pour en arriver à plus de véhicules. Mme la Présidente, pour moi, c'est très clair qu'il y a plein de... il va y avoir de plus en plus, et principalement, des gens qui sont à temps partiel là-dedans.

Je vais poser une question bien simple au ministre. Ça se peut-u que, si les conditions qui seraient les bonnes, mais trop exigeantes, pour la formation dite générale et universelle, rebutent un grand paquet de conducteurs à temps partiel? Ça se peut-u, ça, que ça arrive, et, conséquemment, qu'il n'y ait pas la flambée de véhicules qui arriveraient sur la route?

M. Bonnardel : Si c'est un frein pour certains, ils ne sont pas à leur place.

• (16 h 30) •

M. Barrette : Bon, alors donc, ça peut être un frein. On vient d'établir que ça peut être un frein. Alors, si la finalité du ministre est d'augmenter le nombre de véhicules, il ne voudra pas de frein. Il ne voudra pas.

Puis, examen, là, un examen de quoi? Ça ne veut pas dire que l'examen, là... Dire qu'il va y avoir un examen qu'on doit réussir, ça ne veut pas dire que l'examen est approprié, difficile, facile, ça veut juste dire qu'il y a un examen. L'examen pourrait être d'apprendre de faire une multiplication. Vous savez, comme dans les concours, on gagnait un billet, là, on gagnait un prix, mais il fallait avoir une opération mathématique pour avoir le prix, ce qui est un petit peu exagéré, à mon sens, mais c'est ça, un examen.

Alors, nous, là, en parlant d'examen, ce que l'on souhaite, c'est que le public qui nous écoute, et les parlementaires, sur ce sujet aussi crucial, aient la possibilité d'examiner les paramètres de formation qui sont... Ils seront établis par le ministre, parce que, oui, on l'a établi, il y aura deux niveaux de formation. Il y aura le niveau premier, général, qui peut être bien simple, moyennement compliqué, compliqué, et un autre additionnel — le ministre n'aime pas qu'on dise «supérieur» — qui, lui, va être pour seulement certains véhicules.

Tout ce qu'on veut, nous, là, c'est d'avoir, comme parlementaires à l'aube de l'application d'une loi qui... Ils sont majoritaires, là, ils vont l'adopter. Même si c'est par bâillon, ils vont l'adopter. Et c'est une loi qui risque... Le ministre... Moi, je disais 40 ans, lui, là, il a même parlé de 60 ans. Alors, O.K., ce que l'on souhaite, c'est qu'à ce moment natif, fondateur de cette loi-là, les parlementaires qui aujourd'hui étudient ladite loi article par article puissent examiner le règlement qui traite de la formation, pas refaire l'étude détaillée de la totalité du projet de loi, la formation. La formation, c'est là qu'est la sécurité. Ce n'est pas dans le bout de papier, ce n'est même pas dans la loi comme telle. 95 % de la loi, c'est de l'administratif. L'élément le plus crucial, c'est la formation. Il y en a d'autres, cruciaux, là, mais qui ont tous trait, là, à la désignation... à la qualification du chauffeur.

Alors, c'est légitime, c'est raisonnable, c'est le gros bon sens. N'importe qui qui nous écoute va dire oui à ça. On ne demande pas... Écoutez, Mme la Présidente, je l'ai dit il y a quelques minutes, on a, nous, dans le mandat précédent, accepté, à la demande des oppositions, de faire... de permettre aux parlementaires d'examiner un règlement sur les piscines extérieures. Là, on ne parle pas de... Là, c'est des piscines, là, puis, vous savez, les piscines, il y a une question de vulnérabilité pour les enfants, mais ça, c'est ponctuel, là. Là, on parle de toutes les personnes handicapées qui devront... On veut juste voir la formation.

Je comprends le ministre, là, que ça l'inquiète, ça le mette un peu mal à l'aise, parce que, s'il advenait qu'on constatait que la formation n'est pas assez étendue, là, ce n'est pas «winner», là, les gens ne seraient pas contents, les gens nous donneraient raison. Il y a une manière de faire ça : simplement accepter l'amendement dans un but de transparence, un geste d'ouverture envers pas juste les parlementaires, mais du public. Le public va apprécier ça. C'est un amendement qui est à la faveur du gouvernement, c'est à notre faveur aussi, là, parce qu'on va pouvoir regarder, commenter, qualifier, améliorer, sans aucun doute, comme toujours. Pourquoi le ministre refuse-t-il ça?

Alors, depuis le début, là, le ministre, il est tout heureux d'être content de nommer... il aurait dû l'écrire avant d'arriver avec des amendements pour tous les éléments : Ah! inquiétez-vous pas, il n'y a pas de problème, on va arriver avec ça plus tard, puis, «by the way», il va y avoir des amendements... pas des amendements, mais un règlement. Mais tout ce qu'on demande, là, c'est pour le noeud, le noeud de l'affaire, la sécurité, c'est qu'on puisse le regarder en commission parlementaire. Bon, je comprends, là, qu'on est dans une période où la valeur des commissions parlementaires semble vaciller, selon les commentaires de certains, mais... c'est bien plate, là, mais je pense que ça a une valeur et qu'en démocratie on doit passer par là.

Alors, on demande quelque chose de simple, un geste d'ouverture. M. le ministre, allez-vous, encore une fois, poser ce geste d'ouverture là? C'est tout ce qu'on vous demande.

M. Bonnardel : Vous avez raison, M. le député, on sera ouverts, on sera ouverts à discuter avec les différents intervenants, les différents organismes qui sont venus ici, voilà quelques mois déjà, pour participer à la préparation de cette formation. Vous avez raison, on sera ouverts, je l'ai dit depuis de ce matin. Alors, je le répète, eux vont participer avec nous, avec la SAAQ, pour préparer cette formation qui sera générale, pas minimale, pour assurer la sécurité des usagers et des citoyens. Cette formation, eux, ils vont y participer. Et, si on oublie quelque chose, par règlement, par la suite, on pourra

le modifier, on aura 45 jours. Vous-même, M. le député, vous n'êtes pas satisfait de la formation, vous pourrez émettre un commentaire, vous aurez 45 jours pour le faire.

Alors, on n'a pas besoin de faire une commission parlementaire de trois heures pour étudier un règlement quand on aura toutes les possibilités de le faire pendant 45 jours, de travailler en collégialité avec les différents intervenants pour préparer cette formation générale pour la sécurité des personnes handicapées, tous les autres sujets possibles qui seront émis par les différents organismes et qui, par la suite, seront écrits par règlement.

M. Barrette : Mme la Présidente, on vit un moment vraiment extraordinaire. Pour ne pas indisposer les autres collègues du côté gouvernemental, ce sera la semaine où le premier ministre aura traité... aura dit certains propos à propos des commissions parlementaires, et là le ministre des Transports vient de nous dire qu'il sera ouvert à entendre essentiellement pas mal tout le monde sauf les parlementaires. C'est ça qu'il vient de nous dire, là. C'est ça qu'il vient...

Une voix : ...

M. Barrette : Mme la Présidente, là, je n'ai pas terminé. Je n'ai pas terminé. C'est ça qu'il vient de nous dire : Nous serons ouverts à parler avec les gens qui représentent ces organisations-là. Et il refuse notre amendement parce qu'il n'en voit pas l'utilité, manifestement. Conséquemment, il nie notre droit à être entendus. C'est ça qu'il dit, là : Je suis prêt à entendre des personnes, mais pas vous, les parlementaires. C'est pour ça que je vais refuser l'amendement. C'est ça qu'il a dit dans une semaine extraordinaire.

Alors, je comprends, là, que, là, aujourd'hui, là, il y a quelqu'un qui ne s'est pas juste échappé, ça semble être une position formelle de ce gouvernement. Je pose la question à M. le ministre : Est-ce que vous exprimez... Mme la Présidente, est-ce que le ministre exprime une position formelle de ce gouvernement? On ne s'adresse pas aux parlementaires?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le député de La Pinière sait très bien comment fonctionne un règlement, tout le monde qui peut intervenir par règlement. Ça doit faire la 16e fois que je répète que la formation sera préparée avec les différents intervenants et organismes où on ira déjà piger ce qui existe déjà dans les différentes formations qui sont données un peu partout au Québec pour l'améliorer et la bonifier.

Alors, Mme la Présidente, je vous le répète, au nom de la sécurité des personnes handicapées, qu'on a nommées au paragraphe 2^o de l'article 9, on aura une formation générale qui sera adéquate pour tous les chauffeurs. Pour ceux qui voudront changer de modèle d'affaires et aller faire du transport adapté avec une van adaptée, là, il y aura une formation additionnelle. Alors, on met tout sur la table pour être capables d'avoir une formation générale qui va répondre aux besoins de tous les intervenants et organismes qui pourraient, qui pourraient, vouloir intervenir ou souhaiter améliorer ou bonifier ce qui existe déjà en termes de formation au Québec.

M. Barrette : Mme la Présidente, toutes les personnes et/ou organisations que le ministre vient de mentionner peuvent être entendues lors d'une commission parlementaire. Les seules personnes, dans l'esprit du ministre, qui n'auront pas le droit d'être consultées sont les parlementaires pour le sujet le plus crucial de son projet de loi, qui inquiète le plus les gens qui nous écoutent, qui croient que, par la voie parlementaire, elles ont un pouvoir d'intervention. Le ministre, Mme la Présidente, choisit-il de bâillonner les parlementaires?

Une voix : ...

M. Barrette : Mme la Présidente, je vais le retirer.

La Présidente (Mme Grondin) : S'il vous plaît, M. le député.

M. Barrette : Je le retire. Alors, le ministre choisit-il sciemment d'éviter la participation parlementaire pour ce sujet si crucial?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, vous savez, le député de La Pinière peut trouver bien des manières de faire dire certains mots, dire des choses à des députés qu'ils n'ont pas dits. C'est assez un spécialiste, des fois, pour essayer de détourner certains commentaires. Je pense que j'ai été clair depuis ce matin, poliment, et je vais continuer de l'être, continuer de l'être en expliquant à tous ceux qui nous écoutent qu'on ne lésinera pas sur la sécurité et sur la formation.

Une autre fois, je vais le répéter. Une autre fois, je l'ai nommé, je l'ai écrit, j'en ai discuté, j'en ai parlé, au nom de tous ceux qui utilisent un taxi du transport rémunéré ou toute autre forme, ces gens peuvent s'assurer d'une chose, ils seront en sécurité dans chaque véhicule parce que chaque chauffeur aura eu une formation adéquate, passé un examen à la SAAQ et obtenu une accréditation en bonne et due forme.

Je le répète, il y a une formation inégale, au Québec, de sept heures à 150 heures. On trouvera une formation générale dans tout ça. On appliquera ce qui se fait de bien dans les différentes formations. On va bonifier, s'il le faut, puis on va s'assurer de faire ça en bonne et due forme par règlement par la suite. Et les gens auront 45 jours pour questionner, bonifier, s'il le faut. Tout le monde, tout le monde, tout le monde peut intervenir par règlement... sur le règlement qui sera déposé, où les gens auront 45 jours pour intervenir. Merci.

• (16 h 40) •

M. Barrette : Mme la ministre... Mme la Présidente, pardon, le ministre dépose un projet de loi qui vise à diminuer les contraintes à l'entrée pour avoir un plus grand volume de l'offre de transport, et l'examen et les normes de formation

sont une contrainte. La contrainte, étant potentiellement plus grande, diminue la possibilité d'avoir plus de véhicules, et il refuse que nous, parlementaires, puissions examiner les critères de formation. C'est inacceptable, Mme la Présidente.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, tous ceux qui viennent d'écouter ce qu'il vient de dire, là... Je vais rester dans un débat qui doit se faire de façon polie, mais ce que le député vient de dire, c'est faux, Mme la Présidente. Je le répète encore une fois, on ne lésinera pas sur la sécurité, on ne lésinera pas.

M. Barrette : Mme la Présidente, question de règlement, 35.6°, il est censé prendre ma parole. Alors, il dit que je dis... que quelque chose est faux. Il n'y a rien que j'ai dit qui était faux, là. Et il n'a pas le droit de le faire non plus.

M. Bonnardel : Tout le monde pourra s'exprimer, Mme la Présidente, suite au dépôt de ce règlement, tout le monde, tout le monde, tout le monde.

M. Barrette : ...

La Présidente (Mme Grondin) : O.K. Donc, je vous invite... et je réitère mon propos, je vous invite tous les deux, s'il vous plaît, à faire attention à vos propos. M. le ministre, je vous invite à retirer le fait que vous avez dit que c'était faux.

M. Bonnardel : Je le retire, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de La Pinière, je vous invite également à faire attention aux termes «transparence», «bâillonnement». Faites attention, s'il vous plaît. Merci. 30 secondes.

M. Barrette : Mme la Présidente, dans une autre commission parlementaire, le ministre de l'Éducation a insisté sur l'importance de définir quels sont les apprentissages nécessaires pour acquérir une compétence. Ce sont les éléments à propos desquels on veut débattre en commission parlementaire. Encore une fois, pourquoi le ministre refuse-t-il de nous donner cette opportunité-là?

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député de La Pinière, je dois vous couper. Y a-t-il d'autres commentaires, s'il vous plaît? Donc, nous allons passer à l'adoption.

M. Barrette : ...nominal.

La Présidente (Mme Grondin) : Mme la secrétaire, s'il vous plaît.

La Secrétaire : Oui. M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Pour.

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

M. Kelley : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Contre.

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

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Bussière (Gatineau)?

M. Bussière : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

La Secrétaire : M. Lafrenière (Vachon)?

M. Lafrenière : Contre.

La Secrétaire : Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Abstention.

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

M. Arseneau : Pour.

La Secrétaire : Et Mme Grondin (Argenteuil)?

La Présidente (Mme Grondin) : Abstention. Donc, le sous-amendement est rejeté. Nous revenons à l'amendement du ministre de l'article 9.

Mme Ghazal : J'aurais un sous-amendement à déposer.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, vous êtes prête à distribuer?

Mme Ghazal : Oui, oui, je suis prête.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous allons suspendre les travaux quelques instants.

(Suspension de la séance à 16 h 44)

(Reprise à 16 h 59)

La Présidente (Mme Grondin) : Nous allons poursuivre les travaux, s'il vous plaît! Mme la députée de Mercier, je vous invite à lire votre sous-amendement et à nous l'expliquer.

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Donc, je vais le lire : Ajouter à l'amendement proposé à l'article 9, à la suite du paragraphe 1°, le paragraphe suivant, donc :

1.1° Ajouter dans le paragraphe 2°, après le mot «formation», «d'au moins 35 heures, en tenant compte des particularités de chaque région».

Donc, ça a pris un peu de temps parce qu'on amende un sous-amendement, donc il fallait le formuler différemment. Mais c'est ça, le point important, c'est «d'au moins 35 heures, en tenant compte des particularités de chaque région».

• (17 heures) •

Je sais déjà que le gouvernement va le défaire parce qu'on va me dire que c'est dans le règlement. Mais je tenais quand même à l'amener parce que le ministre a quand même reconnu, et j'ai reconnu avec lui lors de ma dernière intervention, on était d'accord là-dessus, c'est que la loi actuelle, par exemple, il y a des régions où c'est sept heures, d'autres, c'est 150 heures. Donc, oui, il y a la question d'uniformisation, mais il y a aussi la question qu'il y a des endroits que c'est très peu. Donc, le ministre a reconnu que c'est très peu, donc ça nous donne une indication que, dans le règlement, que... puis je peux comprendre qu'on mette des choses dans le règlement, mais que ça sera plus que sept heures. C'est ce que je comprends comme engagement du ministre, ça ne sera pas sept heures.

Mais j'aimerais quand même qu'on ait cette discussion-là, ça sera combien, étant donné que c'est une question qui préoccupe les gens, autrement que simplement dire : La formation, elle va être suffisante, on ne va pas lésiner sur la formation, etc. Parce qu'il y a quand même des précédents.

C'est vrai que, par exemple, si je regarde dans la région de Montréal, c'est 150 heures : 60 heures, la formation de base, 90 heures sur la toponymie. Puis il y a des gens qui sont venus nous le dire : Écoutez, aujourd'hui, avec les GPS... C'est sûr que quelqu'un de professionnel, qui connaît bien la ville, où est-ce qu'il conduit, n'a pas nécessairement toujours besoin d'un GPS, et même c'est rassurant qu'il n'en ait pas besoin, mais le GPS peut l'aider. Donc, il y avait même une question où il y a des gens qui disaient de ne pas... de ne plus avoir d'agglomérations. Mais il y a des conducteurs qui vont aller dans une autre ville qu'ils ne connaissent absolument pas, une fin de semaine, parce que ça leur fait plaisir de faire ce travail-là, comme le ministre nous l'a dit, ils le font pour le plaisir puis pour arrondir leurs fins de mois. Mais là ils vont être présents à cet endroit-là, mais ils ne le connaissent absolument pas et ils ne se fient qu'au GPS tout le long. C'est sûr que la question de professionnels est très importante. Donc, pour ce qui est de la formation, on comprend. Mais là c'est 150 heures. Disons que 60 heures sont la formation de base. Donc là, on sait que ça serait être sept heures et 60 heures. Puis ça serait combien?

Puis je trouvais aussi très important de garder les particularités de chaque région parce que ce n'est pas la même réalité dans les formations. J'ai entendu le ministre dire que lui, il voulait uniformiser la formation partout. Ce n'est quand

même pas la même réalité en nombre d'heures, puis des risques, et tout ça, à Montréal, dans une grande région, que dans une ruralité. Donc, quand vous avez dit «uniformiser», est-ce que vous êtes en train de dire que ça va être les mêmes nombres d'heures partout à travers le Québec? Donc, aujourd'hui, on est dans une disparité sept à 150, et vous, vous allez dire : Je ne connais pas encore le chiffre que vous allez choisir, mais celui qui sera choisi par règlement, il va être pareil partout. Est-ce qu'il y a une ouverture de votre part pour qu'il y ait quand même non pas une uniformité, mais qu'on laisse... que ce soit différent d'une région à l'autre? Peut-être ce serait déterminé par la SAAQ, ce que moi, je privilégie, et c'est pour ça que je l'ajoute ici.

Donc, l'objectif de la discussion... puis le 35 heures, comme je le disais, c'est vraiment un compromis, puis ça a été un chiffre qui a été entendu par l'industrie, de dire 35 heures. Est-ce que c'est celui-là? Je sais que, quand il y a eu le projet pilote avec Uber... Peut-être que je peux me tourner vers le deuxième groupe d'opposition... excusez-moi, l'opposition officielle — ça, c'est moi, le deuxième groupe d'opposition — eux peuvent nous dire, pour Uber, quel a été le nombre pour le projet pilote, le nombre d'heures. Parce que, pour vrai, là, celui d'Uber, je ne sais pas, est-ce que c'était sept heures ou...

Une voix : ...

Mme Ghazal : C'était 35 pour Uber? O.K. Donc, c'est ce qu'on exige maintenant, c'est ce qu'on a exigé depuis le projet pilote, à Uber, c'est ce que l'industrie dit. Bien, peut-être qu'il faudrait que ce soit 35 heures. Mais, comme on veut que ça soit différent puis de tenir compte des différences dans la formation, des particularités régionales, urbain versus rural, c'est pour ça que je mets au moins 35 heures.

Donc, moi, ce que j'aimerais entendre le ministre... Vu qu'on s'entend sur le constat qu'il y a des changements, sans nous dire, si vous ne voulez pas le dire parce que vous l'avez souvent répété... Je ne veux pas vous faire répéter, ce n'est pas ça, l'objectif. Seulement nous dire... entendre votre engagement. Vu que vous avez dit : Sept heures, ce n'est pas assez, donc ce sera plus, vers où vous voulez tendre?

M. Bonnardel : ...Mme la députée, comme je l'ai mentionné maintes et maintes fois, une formation générale qui sera mise en place avec les différents intervenants, avec ce qui se fait déjà partout au Québec. On veut avoir la meilleure formation possible pour former les meilleurs chauffeurs. On n'aura aucune particularité de chaque région, aucune, ce sera une formation générale. Maintenant, s'il y a des répondants qui prennent forme et qui veulent former de façon additionnelle leurs chauffeurs, c'est leur plein droit, c'est leur plein droit.

Alors, je l'ai mentionné, je le répète : formation générale qui va répondre des besoins de sécurité des personnes handicapées, de tout autre sujet possible, qui va tenir compte de ce qui existe déjà, déjà comme formation, et par la suite, le modèle d'affaires de certains chauffeurs change, certains veulent faire du transport adapté avec un véhicule adapté, il y aura une formation définie pour le véhicule adapté. Alors, voilà.

Mme Ghazal : Donc, pour ce qui est de la question des différences régionales, vous, ce que vous dites, c'est que le nombre d'heures, qu'on ne connaît pas encore, mais qui sera... Ça, j'aimerais ça, l'entendre, là. Vous avez dit : Sept heures, ce n'est pas assez. Donc, ça va être plus que sept heures, au moins, mais on ne sait pas si c'est 35 heures, comme c'est le cas actuellement pour Uber. Vous dites que ça va être le même chiffre partout, ça va être le même nombre d'heures partout, qu'on soit aux Îles-de-la-Madeleine, qu'on soit au centre-ville de Montréal, qu'on soit à Trois-Rivières, qu'on soit dans n'importe quelle MRC, c'est le même nombre d'heures. Est-ce que c'est ça, votre intention?

M. Bonnardel : ...

Mme Ghazal : O.K. Mais les sujets, eux, par exemple, vont être différents, dans la formation, pour tenir compte des particularités régionales.

M. Bonnardel : ...formation, Mme la députée, qui incorpore la sécurité, qui incorpore les personnes handicapées, qui incorpore des sujets qui sont, ma foi, similaires un peu partout au Québec, qui sont définis dans les formations déjà écrites. Ce sera une formation générale, une formation générale pour tous les chauffeurs. Et, quand ce chauffeur a passé cette formation, aura passé l'examen à la SAAQ, il pourra obtenir l'accréditation, son accréditation comme chauffeur qualifié, en bonne en due forme.

Mme Ghazal : Moi, j'avais regardé un petit peu le contenu de la formation actuelle, là, de 150 heures, puis là-dedans il y avait aussi toute la question de la sécurité pas seulement des clients, mais des employés, des chauffeurs eux-mêmes. C'est sûr que ce n'est pas la... tous les chauffeurs, partout au Québec, ne travaillent pas ou ne font pas affaire avec la même clientèle. Je comprends qu'il n'y a plus d'agglomérations, mais, je veux dire, si tu habites à Montréal ou dans la grande région de Montréal puis tu veux travailler au centre-ville, bien, ce n'est pas la même clientèle que si tu habites dans un milieu plus rural. Il y a des risques auxquels les chauffeurs font face auxquels ailleurs ils ne font pas face, c'est-à-dire dans les... Donc, c'est pour ça que, dans la formation actuelle, il y a toute la question de la sécurité, aussi, santé et sécurité au travail. Donc, ça, vous dites que ça va être la même formation partout, on ne tiendra pas compte aussi... À Montréal, ça va être la même chose que dans une ruralité?

M. Bonnardel : Mme la députée, la sécurité implique tout ce qui peut être interprété, que ce soit pour la sécurité du client, de la sécurité du chauffeur. Alors, une attaque à Gatineau reste une attaque qui peut être différente de celle de

Montréal, mais ça reste une attaque. La sécurité des chauffeurs, pour moi, est importante, d'assurer leur sécurité. Et, dans cette formation, on va tenir compte, quand je l'ai mentionné, de tous les autres sujets. La sécurité, c'est écrit noir sur blanc, on va y tenir compte.

Mme Ghazal : Oui, c'est ça. Parce que, quand on le lit, c'est comme la sécurité des clients, mais après il y a la santé et sécurité au travail, qui est un... Mais, de toute façon, vous dites dans votre... Vous ne dites pas «la sécurité des clients», vous dites sécurité de façon générale, mais on peut penser que c'est pour la sécurité des clients. Mais, de toute façon, vous dites dans l'article... excusez-moi, dans le paragraphe, de toute façon, ça va être défini, tout le contenu. Il va y avoir d'autres sujets, et probablement que ça va ressembler à ce qui existe. C'est ce que je suppose. J'essaie d'avoir des informations.

Mais, pour ce qui est du nombre d'heures, est-ce que vous dites que ça va être entre sept heures et 35 heures? Juste votre intention. Parce que, vous l'avez déjà débuté, vous avez dit : Sept heures, ce n'est pas suffisant. Donc, moi, j'en déduis que ça va être plus que sept heures. Est-ce que je fais une bonne déduction?

M. Bonnardel : Mme la députée, c'est normal que vous essayiez de me poser la question, essayiez de voir de quelle manière je vois ça. Ça sera défini par règlement. C'est inégal, vous le savez comme moi, c'est sept heures dans différentes régions. Pourquoi, la Gaspésie, c'est sept heures, puis à Montréal c'est 150, puis 90 à Québec, puis 35 chez Uber, puis 45 chez Taxi Hochelaga, Taxi Diamond? Bon, bien, dans tout ça, là, on va être capables de mesurer, comprendre et décider d'une formation générale bien encadrée, bien préparée, bien sécurisée pour les chauffeurs, bien sécurisée pour les citoyens et les clients, tenir compte des personnes handicapées, apporter tout autre sujet, d'avoir des connaissances précises sur chaque, chaque sujet qui seront définis dans la formation, des connaissances. C'est important. Alors, quel sera le nombre d'heures? Il est beaucoup trop tôt pour que je puisse vous dire quel sera le nombre.

• (17 h 10) •

Mme Ghazal : Puis il y a aussi, par exemple, les fréquences. Je sais que, dans la grande région de Montréal ou à Montréal, c'est aux deux ans. Ailleurs, c'est à vie. Est-ce que ça aussi, ça va être défini? Est-ce que ça va être la même chose? C'est à quelle fréquence que les renouvellements vont être faits? Ou est-ce qu'il va y avoir des fréquences ou c'est une fois à vie?

M. Bonnardel : C'est une fois.

Mme Ghazal : C'est une fois à vie?

M. Bonnardel : Oui.

Mme Ghazal : On est formé à vie comme pour notre permis de conduite régulier?

M. Bonnardel : C'est ça.

Mme Ghazal : Puis donc les gens, aujourd'hui, il y en a qui ont déjà suivi cette formation de 35 heures, d'autres, dans les régions comme vous avez dit, Îles-de-la-Madeleine... c'est une formation de sept heures. Quand le projet de loi et le règlement vont être adoptés, ces gens-là, on va reconnaître la formation qu'ils ont eue avant? Supposons que vous décidez que c'est 16 heures ou 35, comme je le propose dans l'amendement, les gens qui ont sept heures, est-ce qu'il va falloir qu'ils repassent la formation parce qu'ils avaient sept heures avant la loi? Donc là, si on veut les reconnaître selon le nouveau projet de loi puis la nouvelle réglementation, il faudrait qu'ils suivent cette formation-là, ces gens-là.

M. Bonnardel : Tout chauffeur dûment accrédité présentement sera dûment autorisé à être un chauffeur qualifié dès le lendemain de l'adoption de la loi.

Mme Ghazal : Même si le nombre d'heures, selon la nouvelle loi, est plus élevé?

M. Bonnardel : Tout à fait.

Mme Ghazal : Donc, je n'aurai pas de chiffre entre 7 et 35, vous ne voulez même pas le dire? Parce que vous avez quand même reconnu... c'est ça, parce que vous avez ouvert la porte, vous avez reconnu que sept heures, ce n'est pas suffisant.

M. Bonnardel : C'est peu.

Mme Ghazal : O.K. Merci de le répéter. 35?

M. Bonnardel : J'ai mentionné les connaissances, différents sujets qui seront traités : la sécurité des chauffeurs, la sécurité des clients, les autres sujets qui pourront être apportés feront partie des connaissances que les chauffeurs devront bien maîtriser et par la suite passer l'examen en bonne et due forme pour obtenir l'accréditation d'un chauffeur qualifié.

Mme Ghazal : Vous avez dit tout à l'heure puis quand je vous ai posé la question, puis vous l'avez répété, que, pour le transport adapté, vous allez consulter pour le règlement, le contenu, et tout ça, le 147.1, là... que vous allez consulter

les gens qui oeuvrent dans ce domaine-là du transport adapté, qui sont venus, vous allez les consulter. Est-ce que pour la formation, dans le projet de loi, quand ça va devenir une loi, et le nombre d'heures, et tout ça, parce que le 35 ne vient pas de nulle part, c'est quelque chose, une demande de l'industrie, est-ce que vous allez aussi faire participer les gens, dans l'industrie, qui connaissent ça, les professionnels de l'industrie du taxi, dans l'élaboration du contenu de la formation, dans le nombre d'heures? Est-ce que vous allez les consulter comme vous allez le faire pour la formation pour le transport adapté?

M. Bonnardel : Assurément. Assurément.

Mme Ghazal : Puis vous êtes au courant que le nombre de 35 heures circule, puis ça fait partie de leur demande?

M. Bonnardel : C'est ce que j'entends.

Mme Ghazal : Donc, c'est dans votre intention que ce soit 35 heures?

M. Bonnardel : ...mentionné, il est trop tôt pour définir le nombre d'heures. Les connaissances seront bien importantes, les sujets devront être bien maîtrisés, encore une fois, on va aller chercher ce qu'il y a de mieux un peu partout au Québec, présentement, et, s'il faut ajouter certains sujets, certaines connaissances, on le fera.

Mme Ghazal : Très bien. Bien, vous répondez à mes questions. Merci.

La Présidente (Mme Grondin) : D'autres commentaires?

M. Barrette : Bien oui, j'en aurais.

Une voix : ...

M. Barrette : Bien, la présidente a demandé s'il y avait d'autres commentaires. Oui. Et les commentaires viennent essentiellement des propos que le ministre a tenus aux réponses de la collègue de Mercier.

Mme la présidente, est-ce que le ministre peut nous dire si aujourd'hui... Non. Je m'excuse, Mme la Présidente, ce n'est pas la bonne question. Est-ce qu'il est raisonnable de penser, Mme la Présidente, que, dès sa nomination au titre de ministre des Transports, le ministre a commencé à travailler sur ce projet de loi là? C'est-u raisonnable, là, de penser ça?

M. Bonnardel : Non, pas le lendemain. Pas le lendemain.

M. Barrette : Bon, je pense que le ministre... Je le prends avec humour parce que c'est vrai que c'est drôle. Mais est-ce que rapidement il a commencé à travailler sur son projet de loi?

M. Bonnardel : Le surlendemain non plus.

M. Barrette : Bien, tu sais, là, rapidement, là.

M. Bonnardel : Mais on a commencé à imaginer.

M. Barrette : Bon, parce que ce qui m'interpelle un peu dans les réponses que le ministre a faites aux questions de la députée de Mercier, là... Je vais poser une question, avant d'aller à l'autre question, là : Est-ce qu'actuellement, Mme la Présidente, là, aujourd'hui, le ministre a rédigé de façon assez précise son programme de formation?

M. Bonnardel : Pas du tout.

M. Barrette : Pas du tout?

M. Bonnardel : Bien non.

M. Barrette : Ah! Ça veut dire que, si on allait à la vitesse que souhaite le ministre, puis je le comprends parce qu'il a hâte de faire adopter son projet de loi, la formation ne serait pas encore établie.

M. Bonnardel : M. le député, avant... le jour où l'adoption de la loi sera faite, la loi va prendre forme un an plus tard, alors on n'aura pas amplement le temps, mais on a du temps pour se préparer, pour que la formation, les discussions que nous aurons avec les différents intervenants soient acceptables par tout le monde.

M. Barrette : Je ne peux m'empêcher, à ce moment-là, de dire : Il y aurait eu amplement le temps de faire une commission parlementaire sur la formation. Je le dis, Mme la Présidente, parce que, dans les réponses aux questions que j'ai posées, le ministre a fait référence au délai que ça impartissait. Il a dit ça, là, il a dit, vous savez, le ministre : Une publication, ça prend un certain temps, une consultation, ça prend un certain temps. Et là je comprends que cet argument-là,

finalement, a peu d'importance puisqu'on a essentiellement un an, un an après l'adoption de la sanction du projet de loi, pour la mettre en application. Alors, je pense que force est de constater qu'on avait amplement le temps de faire des consultations parlementaires sur la formation. Je le dis comme ça. À moins que le ministre souhaite, par consentement, réouvrir mon amendement. Est-ce qu'il le souhaite?

M. Bonnardel : Non.

M. Barrette : C'est dommage. Maintenant, Mme la Présidente, ce qui m'a surpris, et ma surprise est bien appuyée par les réponses du ministre, en date d'aujourd'hui, il n'y a pas de canevas de formation autre que de dire qu'au moment où on se parle il y a une formation qui est établie par la loi actuelle. C'est juste ça qu'il y a.

M. Bonnardel : Il y a déjà un bon canevas de... Il y a déjà des formations un peu partout au Québec.

M. Barrette : Je comprends. Et ça, ça m'a beaucoup surpris, puis c'est là que je veux en venir, le ministre nous dit qu'il va faire le tour du Québec, essentiellement, pour... Je ne veux pas utiliser un mot qui va rendre le ministre mal à l'aise, là. De la manière qu'il a dit ça, c'était comme si on allait prendre un bout là, un bout là, un bout là puis on va faire un nouveau programme de formation. Ça ressemblait à ça, là. C'est-u ça?

M. Bonnardel : Bien, M. le député, il y a une formation de sept heures qui est donnée dans toutes les régions du Québec. Il y en a une de 35 qui est donnée par Eva, par Uber, 45 à Montréal, Taxi Hochelaga, si je ne me trompe pas, 150 heures par les autres, à Montréal, 90 à Québec. Je pense qu'on est capables d'aller chercher ce qui se fait déjà, de nommer précisément, comme je l'ai mentionné au paragraphe 2°... de tenir compte du cas des personnes handicapées, d'assurer la sécurité, dans cette formation, pour le client, pour le chauffeur. Tout autre sujet qui pourrait être écrit dans cette formation, on va en tenir compte. Alors, oui, on va prendre ce qui se fait partout, partout par les différents intervenants, on va regarder ce qui se fait, on va aller chercher le meilleur de tout, on va questionner, peut-être, assurément, certaines personnes, certains organismes, on aura des gens qui vont réagir suite au règlement, ces gens auront 45 jours pour bonifier ce règlement, cette formation. Alors, on sera à l'écoute de tout le monde.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, de ce côté-ci de la Chambre, et dans le grand public, et dans l'industrie du taxi, le ministre y a fait référence lui-même, il y a quelques minutes, il y a un sentiment que 35 heures, c'est quelque chose de minimal. Mais il y en a qui voudraient plus que ça. Le ministre dit souvent qu'actuellement c'est très inégal. Il a raison. Ça va de sept à 150 heures, là, essentiellement. Et, quand on regarde la structure de son amendement, disons que son amendement à 2°, là, ouvre à bien des sujets.

• (17 h 20) •

Une voix : ...

M. Barrette : Oui, je sais qu'on est sur le sous-amendement, je comprends, là, mais disons que l'un et l'autre sont pas mal liés, là, puis qu'on... Bien, si ça ne vous dérange pas, je vais faire 20 minutes quand on va revenir sur l'autre. Je pense qu'on peut continuer, là.

Alors, sur l'amendement du ministre, qui est sous-amendé ici, là, mais c'est de la formation, là, le ministre a répondu à la députée de Mercier qu'il allait aller voir un peu partout, et puis qu'il allait voir, ce que j'ai compris, ce qui allait être de bien à une place, de bien à une autre, dépendamment du sujet, puis que, là, ça allait éventuellement faire un tout, et qu'essentiellement vous allez avoir une année pour faire un tout. C'est-u correct, ça?

M. Bonnardel : Ça ressemble à ça.

M. Barrette : Ça ressemble à ça. Là, le ministre, là, Mme la Présidente, quand il regarde la situation actuelle, et qu'il regarde le projet pilote, et qu'il regarde ce qu'il y a dans la province... Parce qu'il l'a dit, là, il a quand même... je ne dis pas quelque chose qui est dans le champ gauche, quand je dis que le ministre a regardé déjà non seulement les inégalités, mais il a déjà constaté qu'il y avait des choses qui variaient d'une place à l'autre. Ça, je pense qu'on peut dire ça. À la lumière du projet pilote, est-ce qu'actuellement il constate, est-ce qu'il a suffisamment d'indications pour dire que sept heures, ce n'est pas assez, que, dans le futur, là, quand il va avoir établi ça, qui va être uniforme au Québec, là, ça ne sera pas sept heures, là?

M. Bonnardel : M. le député, ce n'est pas une question que sept heures, ce n'est pas assez. Il y a des permis qui ne sont pas utilisés au Québec. Ce n'est pas une question de sept heures.

M. Barrette : ...

M. Bonnardel : Il y a des permis qui ne sont pas utilisés, c'est... Le sept heures n'est même pas un frein : les permis ne sont pas utilisés. Alors, le défi que nous avons, c'est de bien former. Je répète, au sous-amendement, il y aura, par règlement, une formation en termes de connaissances sur différents sujets, il n'y aura pas de particularités de chaque région, il n'y en aura pas, ça sera une formation générale pour tout le monde. Et, si des répondants veulent former de façon additionnelle leurs chauffeurs, ils pourront le faire.

M. Barrette : Mme la Présidente, je ne veux pas que le ministre me méprenne sur ce que j'ai dit dans ma question, là. Au contraire, je vais dans le sens du ministre quand le ministre dit que c'est inégal et qu'il constate que dans une place on fait une formation de telle manière, de telle manière, de telle manière. J'ai eu l'impression, quand il a répondu à la collègue de Mercier, qu'il allait constater que le package, là, l'ensemble de ce qui devrait être idéal dans sa formation générale, ça allait être un amalgame des meilleures pratiques, de tel sujet, de tel sujet, de tel sujet et qu'aujourd'hui probablement que le ministre est en mesure de nous dire que sept heures, c'est sûr que ça ne fera pas l'affaire, là, pour ce qu'il veut faire.

M. Bonnardel : J'ai répété, à la question de la députée de Mercier, je disais que c'était peu.

M. Barrette : Bon, donc, je pense qu'on peut conclure que ça ne fait pas l'affaire. Alors, avec ce qu'il a constaté, Mme la Présidente, et avec le projet pilote, parce que le projet pilote, lui, il avait le 35 heures que bien des gens souhaitent, est-ce que, là, on peut conclure qu'il a fait un raisonnement similaire et est-ce qu'il peut nous dire qu'à la lumière du projet pilote, même si on n'en a pas le rapport, même si on n'a pas les données, même si on n'a rien, que, là, le 35 heures, là, on est dans le «ballpark», là, on est dans la bonne fourchette? Même juste ça, là.

M. Bonnardel : Il est trop tôt, M. le député, pour statuer du nombre d'heures qui seront définies par règlement.

M. Barrette : Je ne demande pas, Mme la Présidente, de statuer sur un nombre d'heures. Essentiellement, je ne demande pas une intention du ministre, mais bien une impression du ministre, à cette étape-ci de la progression du projet de loi et de son analyse, qu'il a, j'imagine, faite de l'état des lieux pour en arriver aujourd'hui à cet échange.

M. Bonnardel : Il est trop tôt, M. le député, pour définir quelle sera la formation et le nombre d'heures dédiées à cette formation.

M. Barrette : Mais je suis d'accord, Mme la Présidente, je comprends, là, qu'on est tôt, je suis d'accord, je ne conteste pas ça. Mais on doit avoir une impression raisonnable. On s'en ira... Je vais le prendre à l'autre bout : Est-ce qu'on s'en va vers le 132 heures?

M. Bonnardel : Le nombre d'heures, au Québec, en termes de formation, M. le député, est inégal.

M. Barrette : Ça, on a compris, puis on est d'accord. Et l'inégalité ici est probablement synonyme d'imperfection. Et on veut améliorer les choses, on est d'accord.

Alors, je pense que le ministre ne veut pas de cet amendement-là. Je soupçonne qu'il ne le veuille pas. Et, s'il ne le veut pas, c'est parce qu'il a fait des constats et a suffisamment d'information pour l'amener à conclure que sept heures, ce n'est pas assez, 132, c'est trop. Et là le «au moins 35 heures» nous amène... Si le ministre n'est pas en accord avec le sous-amendement, est-ce qu'il n'est pas d'accord avec le sous-amendement à cause du «au moins 35 heures» ou à cause des particularités de chaque région? Parce que le sous-amendement a deux volets : il y a une quantité d'heures puis il y a une quantité d'heures adaptée aux particularités des régions.

M. Bonnardel : Ce sera une formation générale applicable dans toutes les régions du Québec, Mme la Présidente.

M. Barrette : Alors donc, je pense qu'on établit raisonnablement, par la réponse du ministre, que la partie du sous-amendement qui dit «en tenant compte des particularités de chaque région», ça ne fait pas l'affaire du ministre.

M. Bonnardel : M. le député, un chauffeur de taxi à Lévis a une formation de sept heures.

Une voix : ...

M. Bonnardel : À Lévis, sept heures. À Québec...

M. Barrette : À Lévis, ça, c'est l'autre destination du troisième lien.

M. Bonnardel : Tunnel Québec—Lévis, ça, M. le... tunnel Québec—Lévis. À Québec, c'est 90 heures...

Une voix : 110.

M. Bonnardel : ...110 heures, pardon. Et un chauffeur de Lévis ne pouvait pas aller travailler à Québec et vice versa, de l'autre bord.

Une voix : Du troisième lien.

M. Bonnardel : C'est ça, du tunnel.

M. Barrette : Non, non, mais, Mme la Présidente, là, que les choses soient claires, moi, je suis tout à fait du côté du ministre quand il souhaite avoir une formation de qualité, appropriée et uniforme au Québec. Alors, on est sur le

sous-amendement, là, alors dans le sous-amendement, là, la partie qui traite des particularités de chaque région, je dirais que le ministre ne veut pas ça. Je pense qu'il pourrait même le dire comme ça, parce qu'il veut quelque chose d'uniforme.

M. Bonnardel : ...générale, dans toutes les régions du Québec, qui sera uniforme.

M. Barrette : Bon, parfait. Donc, c'est clair que ce bout-là ne fait pas son affaire. Ça, c'est clair. Puis honnêtement, moi, je comprends cette position-là. Bon, alors donc, on revient aux heures. Alors, si on a établi, là, que l'enjeu, c'est les heures, le 35 heures, là, au moment où on se parle, est-il si problématique que ça? Là, je veux dire, un autre amendement pourrait apparaître, là, un autre sous-amendement pourrait apparaître et qui ne traiterai que du minimum de 35 heures.

Parce que je pense que le ministre nous dit assez clairement... Vous savez, Mme la Présidente, que le ministre n'aime pas quand je dis qu'il y a une formation minimale et une autre maximale. Il n'aime pas ça. C'est correct. Je peux comprendre son sentiment. Alors, moi, je reconnais que le ministre veut avoir une formation appropriée et qu'il la veut uniforme. Bon, bien, c'est sûr que sept heures, ce n'est probablement pas assez.

Mais là, avec ce que le ministre sait... Parce que, quand je regarde le paragraphe 2°, là, tout est au pluriel, les sujets sont au pluriel et les modalités sont au pluriel. Ça laisse entendre que la formation va avoir un minimum de complexité et que ça va prendre un minimum d'heures. Et peut-être que ça va prendre un maximum d'heures, là. Mais je suis étonné qu'actuellement on ne soit pas dans une position pour peut-être... pas statuer, mais commenter sur, mettons, 15, 25, 35, 45, 55. Je ne demande pas un engagement, là, je demande ne serait-ce qu'une impression de la part du ministre.

Ah! je vois, Mme la Présidente, un langage non verbal à propos de la formation, qui m'amène à poser une autre question. Quand le ministre fait ceci : sujet un, sujet deux — parce que j'entendais les mots — sujet trois, sujet quatre... il y a combien de sujets? On ne sait pas encore.

• (17 h 30) •

M. Bonnardel : Ça va être défini par règlement, M. le Président... Mme la Présidente, pardon. Il peut raller s'asseoir.

M. Barrette : Je ne prête pas d'intention, Mme la Présidente, je ne fais que reproduire la gestuelle des gens qui sont en face de moi.

Alors, Mme la Présidente, il est raisonnable de penser que... je vais reprendre les gestes, sujet un, sujet deux, sujet trois, puis on s'est rendus à quatre, sujet quatre, puis on a arrêté parce que j'ai pris la parole. Alors, j'imagine que ça va se quantifier en heures par sujet. Ce n'est sûrement pas en minutes.

M. Bonnardel : M. le député, la formation sera préparée avec tout ce qui se fait de bien ailleurs au Québec en termes de formation, puis on va la bonifier. On l'a nommé pour les personnes handicapées. On va définir cette formation avec différents intervenants. Et il est beaucoup trop tôt, pour moi, pour vous parler en termes d'heures. En termes de connaissance ou la façon que cette formation sera définie ou écrite, en temps et lieu, on pourra... vous pourrez l'évaluer, tout le monde pourra l'évaluer et définir que la façon qu'elle sera écrite, bien, si, pour un, c'est un nombre d'heures x pour y répondre, bien, ça se peut que le chauffeur b prenne moins de temps pour y répondre. Ça, c'est des connaissances. Alors, là-dessus...

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je viens d'être... Là, là, je suis vraiment... Là, je vais sortir un petit peu... Je ne veux pas... Ce n'est pas de la condescendance, là, mais, si le ministre de l'Éducation était ici, est-ce qu'il serait d'accord pour dire que la formation dépend du temps que le candidat prend pour acquérir la connaissance? Parce que c'est ça qu'il dit, là. Il y en a un qui pourrait prendre plus de temps que l'autre, c'est-à-dire que la formation pourrait être de cinq à 50 heures en fonction de la vitesse d'apprentissage de la personne. C'est à peu près ça qu'il a dit, là.

M. Bonnardel : M. le député, la formation sera définie en bonne et due forme par règlement. Il y aura un examen à passer par la suite à la SAAQ. Et, dans cette formation, on va tenir compte de la sécurité. On va tenir compte des personnes handicapées, comme on l'a nommé pour la première fois dans cette loi, parce que cela n'a jamais été fait avant. Il y aura d'autres sujets connexes qui seront impliqués dans cette formation, et, en temps et lieu, lorsque les règlements seront définis, écrits, les gens pourront statuer ou... pas réglementer mais pourront intervenir, peut-être même bonifier ce règlement par la suite. Et on pourra s'assurer que chaque chauffeur est bien formé.

M. Barrette : Mme la Présidente, c'est vraiment parce que le ministre l'a évoqué que je le reprends, reprends dans le sens que je reprends là où le ministre a laissé. Ça dépendra — là, c'est à peu près... je pense que le verbe a été utilisé comme ça — du nombre d'heures que le candidat pendra pour le sujet un, le sujet deux, le sujet trois. Il y a, Mme la Présidente, à ma connaissance, aujourd'hui... ce n'est pas le seul, mais il y a une situation actuellement où on acquiert des connaissances pour l'obtention d'un permis. C'est comme le permis des bateaux. C'est vrai, là. On peut prendre ça... On peut... Ce n'est pas une formation de x heures. Ça veut dire, on peut le faire en six mois comme on peut le faire en six heures. Et le nombre d'heures, à ce moment-là, n'a plus d'importance. C'est sûr qu'il y a un examen à la fin, là, je comprends, là, mais c'est comme si le ministre nous annonçait que c'était quasiment une simple formation en ligne qui sera vérifiée par l'examen, tout simplement. Ça ressemble à ça, là, qu'il est en train de nous annoncer. Est-ce que je suis dans le champ? Bon, je comprends, là... Je sais ce qu'il va me dire, mais je vais le laisser répondre, là.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je n'annonce absolument rien. La formation sera définie par règlement en temps et lieu. On va tenir compte de ce que j'ai indiqué au paragraphe 2° pour la sécurité pour les personnes handicapées,

pour tout autre sujet connexe. Ce sera défini par règlement, et les gens pourront bonifier ce règlement, cette formation, par la suite sur une période de 45 jours.

M. Barrette : Bon, en tout cas, de la manière que je regarde ça, actuellement, Mme la Présidente... Bien, en fait, je vais poser la question : Est-ce que, dans sa pensée actuelle, qui n'est pas définie encore, on le comprend puis on ne le critique pas, est-ce que le ministre estime que, dans la formation, il y a une portion qui est pratique en présence d'un moniteur, là, ou un professeur... Le terme à être utilisé est libre choix au ministre, là. Est-ce qu'il y a une formation en personne de prévue ou ça va être juste la formation en ligne?

M. Bonnardel : Ça va être défini par règlement.

M. Barrette : O.K. Là, je suis curieux. Le ministre nous dit que sept heures, c'est clair que ce n'est pas assez. Bien, il ne le dit pas comme ça, mais c'est peu. Disons qu'il me semble que sept heures, là... O.K. Est-ce que le ministre pourrait nous dire que les chances que la formation déterminée par règlement se finisse à sept heures, c'est zéro, là? Même pas? Même pas. O.K. Alors, c'est correct, j'accepte la réponse, je n'ai pas le choix.

Maintenant, Mme la Présidente, je pense qu'une formation de 150 heures, le ministre s'est clairement exprimé comme étant quelque chose de trop long. Pourquoi?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on va uniformiser la formation partout au Québec. Je le répète encore une fois : Entre le sept heures que nous connaissons et le 150 heures, je pense qu'il faut uniformiser cette formation pour bien définir, dans la formation, ce que nous avons indiqué dans le paragraphe 2° de la loi. Et c'est ce que je répète depuis ce matin. Je vais continuer de le répéter, s'il le faut, jusqu'à mardi prochain, sinon les autres journées. On va faire une formation en bonne et due forme, qui sera adéquate, qui va protéger le chauffeur, qui va protéger le citoyen, qui va amener le chauffeur qui veut changer de modèle d'affaires à avoir une autre formation pour le véhicule adapté. Alors, dans ces conditions, pour la première fois, on nomme, on nomme les personnes handicapées, ce qui n'a jamais été fait. On aura différents sujets connexes qui seront discutés, et je pense qu'on va être capables de trouver une bonne formation générale qui va répondre aux besoins de toutes les régions du Québec. Et, encore une fois, si un répondant décide d'avoir une formation additionnelle d'un nombre d'heures x, ça sera au choix de ce répondant de le faire.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, la question que je pose et à laquelle j'essaie d'avoir une réponse, là, je vais la formuler différemment. Quand le ministre nous dit que la formation, on constate que ça s'étale sur une fourchette de sept à 150 heures, là le ministre nous dit que c'est une démonstration que ce n'est pas uniforme. Bon, ça, on en convient. Et le ministre nous dit clairement qu'il souhaite avoir une formation uniforme. Et ça, c'est correct, là, je ne conteste pas ça d'aucune manière.

Maintenant, quand on rentre un petit peu dans le détail pour qualifier les affaires, le ministre nous dit : Sept heures, c'est peu. Ça, peu, là, c'est juste avant de dire que ce n'est pas assez. Mais peut-être que le ministre ne nous dit pas formellement que ce n'est pas assez pour des raisons de jurisprudence, ce que je comprendrais.

Alors, faisons l'hypothèse que, le ministre, il y a des mots qu'il ne peut pas prononcer actuellement pour des raisons juridiques, jurisprudentielles, ce genre de choses là, mais on comprend du commentaire du ministre... et je vais lui demander si... j'énonce simplement, là, si j'exagère dans ce que je dis, le ministre trouve que c'est peu, là, peu, c'est peu, et c'est clair que ça devrait être un peu plus pour toutes sortes de raisons.

M. Bonnardel : Il y a des inégalités au Québec dans les heures de formation.

M. Barrette : O.K. Maintenant, quand on va à l'autre extrême, là, à 150, ça, est-ce que le ministre va nous dire qu'il y a des excès de formation au Québec?

M. Bonnardel : Il faudrait demander aux chauffeurs de taxi à Montréal, qui ont à passer au travers d'une formation de 150 heures, dont 90, je crois, juste pour la toponymie. Il faudrait leur demander.

M. Barrette : Je ne porte pas de jugement, moi, là, là. De la manière que le ministre nous répond, ça veut quasiment dire que, pour lui, il y en a plus que nécessaire. Est-ce que, ça, Mme la Présidente, c'est correct de dire ça, là, pour le ministre?

M. Bonnardel : Moi, j'avais dit que ces heures de formation sont inégales au Québec, et on devra avoir une formation générale pour toutes les régions du Québec qui sera uniforme.

M. Barrette : Est-ce qu'il y a des effets secondaires, d'après lui, à l'industrie du taxi d'avoir une formation de 150 heures?

M. Bonnardel : C'est un choix que le BTM puis Montréal ont fait, d'avoir une formation de 150 heures.

• (17 h 40) •

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, la question... là où je veux en venir, ce n'est pas compliqué, là : Est-ce que, pour le ministre, pour la santé de l'industrie du transport rémunéré de personnes, une formation, pour toutes sortes de raisons, qui est très longue pose un problème aujourd'hui, ne serait-ce que par le fait qu'elle n'est pas adaptée à la réalité d'aujourd'hui?

M. Bonnardel : Assurer la pérennité de l'industrie du taxi, pour moi, est immensément important, puis on trouvera un moyen d'avoir une formation générale uniforme partout au Québec au bénéfice des propriétaires... des chauffeurs de taxi, pardon, et du transport rémunéré, et du citoyen client qui va s'assurer d'avoir un chauffeur qui est bien formé, en bonne et due forme, et accrédité par la SAAQ.

M. Barrette : J'ai compris ça, parce que c'est la même réponse tout le temps, là, mais est-ce que trop long, ce n'est pas bon?

M. Bonnardel : On va trouver un moyen d'avoir une formation qui va être uniforme et générale pour tout le monde.

M. Barrette : Est-ce que trop long, ça peut être un frein à l'entrée dans ce secteur d'activité là?

M. Bonnardel : Il faut poser la question au BTM et aux chauffeurs de taxi de Montréal, qui ont décidé, un jour, d'avoir une formation de 150 heures.

M. Barrette : Est-ce que le ministre souhaite que ce soit moins long pour que la contrainte à l'entrée soit simplifiée?

M. Bonnardel : Nous aurons une formation uniforme générale qui va comprendre tout ce qu'on a indiqué au paragraphe 2°, à l'article 9, dès le lendemain de l'adoption de cette loi et qui sera définie par règlement avec tous les intervenants qui voudront y participer.

M. Barrette : Alors, clairement, là, le ministre ne nous indique pas s'il est en faveur d'une fourchette qui est autour de 35, ni moins ni plus. On comprend que plus, c'est probablement trop et que, dans un esprit de simplification ou de déréglementation, on va chercher une contrainte minimale. Il est possible que la contrainte minimale amène un temps de formation minimal et non maximal. Est-ce que c'est raisonnable que je dise ça, Mme la Présidente? J'aimerais que le ministre me dise son appréciation là-dessus.

M. Bonnardel : Alors, ce ne sera pas, Mme la Présidente, une formation minimale, ce sera une formation générale uniforme pour tous les chauffeurs de taxi au Québec. Nous ne lésinerons pas sur la sécurité, sur la formation des chauffeurs pour assurer la sécurité des citoyens qui vont utiliser un véhicule de transport rémunéré par personne.

M. Barrette : Alors, dans la mesure où le critère du temps a été qualifié par le ministre de peu et de beaucoup, je ne peux pas faire autrement que de conclure que le temps sera un facteur dans un contexte d'un projet de loi qui vise la simplification de la réglementation, notamment des contraintes à l'entrée. Alors, ça sera donc un facteur pour déterminer le programme de formation des sujets un, deux, trois, quatre, et plus ou moins. Est-ce que je fais une affirmation, là, une analyse qui est appropriée?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je le répète encore une fois, c'est une formation uniforme générale pour tous les chauffeurs au Québec. Et, si un répondant décide d'avoir une formation additionnelle pour ses x nombre de chauffeurs au Québec, il aura le loisir de le faire.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, est-ce que le ministre nous confirme ou infirme que le temps va être un paramètre qui va faire partie des paramètres à être établis pour la formation?

M. Bonnardel : Trop tôt pour définir de quelle façon nous allons dévoiler ou préparer cette formation. Il est trop tôt pour le dire.

M. Barrette : Ce sera donc un des nombreux paramètres à propos desquels les parlementaires n'auront donc pas la possibilité de débattre.

M. Bonnardel : En temps et lieu, le règlement sera préparé, la formation sera préparée. Elle sera générale et uniforme partout au Québec.

M. Barrette : Mon temps est expiré, je pense, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Oui, M. le député de La Pinière. Merci. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le sous-amendement? Donc, nous pouvons passer à l'adoption?

Des voix : ...

M. Barrette : Vote nominal.

La Présidente (Mme Grondin) : Vote nominal. Mme la secrétaire.

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

Mme Ghazal : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Contre.

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

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Bussière (Gatineau)?

M. Bussière : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

La Secrétaire : M. Lafrenière (Vachon)?

M. Lafrenière : 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)? Il n'est pas là. Mme Grondin (Argenteuil)?

La Présidente (Mme Grondin) : Abstention. Le sous-amendement est donc rejeté.

Nous revenons à l'amendement de l'article 9. Est-ce qu'il y a des commentaires? Nous revenons à l'amendement de l'article 9, l'amendement du ministre.

M. Barrette : Mme la... Après ça, je vais avoir juste... Une suspension d'une seconde, parce que j'ai une question technique à poser.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, je suspends les travaux.

(Suspension de la séance à 17 h 45)

(Reprise à 17 h 46)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire pour l'amendement du ministre, est-ce que nous pouvons passer à l'adoption?

M. Barrette : Par vote nominal pour nous, là.

La Présidente (Mme Grondin) : Par votre nominal. Mme la secrétaire.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Pour.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Pour.

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

M. Tardif : Pour.

La Secrétaire : M. Bussière (Gatineau)?

M. Bussière : Pour.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Pour.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Pour.

La Secrétaire : M. Lafrenière (Vachon)?

M. Lafrenière : Pour.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Abstention.

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

M. Kelley : Abstention.

La Secrétaire : Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Contre.

La Secrétaire : Et Mme Grondin (Argenteuil)?

La Présidente (Mme Grondin) : Abstention.

La Secrétaire : C'est adopté.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, l'amendement est adopté. Nous revenons à l'article 9, paragraphe 1°. Est-ce qu'il y a des...

Une voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : O.K. Donc, vous avez bien compris, le paragraphe 1° a été amendé. On peut en discuter, mais on ne peut pas proposer un nouvel amendement.

Donc, nous allons sauter au paragraphe 2°. On peut commenter.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je n'ai pas de commentaire à faire sur le paragraphe 1° tel qu'amendé.

La Présidente (Mme Grondin) : S'il n'y a pas d'autre commentaire pour le paragraphe 1°, nous allons poursuivre avec le paragraphe 2° tel qu'amendé.

M. Barrette : Sur le paragraphe 2°, Mme la Présidente?

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

M. Barrette : Oui, oui. Là, j'ai quelques commentaires à faire.

Je sais que le ministre était surpris. Il était surpris. Puis je ne dirai pas qu'il était irrité. Je ne dirai pas ça. Il était surpris. Et je sentais un peu de lassitude de la part du ministre quand on débattait les heures. Mais, regardez, Mme la Présidente, là, on a quand même vécu, au Québec, un moment particulier et qui a été rapporté dans les médias en 2017.

En 2017, peut-être que le ministre s'en rappelle, peut-être que non, un article de *La Presse*, sous la plume de M. Tristan Péloquin le 26 septembre 2017, disait ceci : *Uber menace de quitter le Québec*. Et ça, c'était le titre. Et le premier paragraphe de l'article disait ceci : «L'entreprise de transport Uber a annoncé mardi son intention de cesser de faire des affaires au Québec en raison de l'exigence d'une formation de 35 heures pour les partenaires-chauffeurs imposée par le gouvernement du Québec.» Notre gouvernement à l'époque. Ils ont viré de bord, là, ils ont changé d'idée par après. La meilleure démonstration, c'est qu'ils sont encore ici. Ils ont viré de bord.

• (17 h 50) •

Mais il y a eu un moment clair... je veux dire, la personne qui est citée, là, c'est le directeur général d'Uber au Québec, M. Jean-Nicolas Guillemette. Alors, lui, il disait, là, écoutez bien ça, Mme la Présidente, il disait — je cite dans l'article : «Le directeur général [...] affirme que la formation de 35 heures exigée par Québec rendrait impossible le recrutement de chauffeurs.» Ça, c'est l'article. Et là la citation du monsieur : «Les chauffeurs à temps partiel ne sont pas intéressés à suivre 35 heures de formation. Certains veulent juste essayer la plateforme avant de décider s'ils continuent. D'autres veulent juste travailler quelques heures par semaine pour payer les factures. Une formation de 35 heures, ce n'est pas possible pour eux.» Fin de la citation. C'est quelque chose, là, comme position, là, c'est vraiment quelque chose. C'est vraiment, vraiment quelque chose.

Alors, Uber, pendant un instant, a menacé, c'est leur droit, ou a informé la société québécoise de leur intention de quitter le Québec si le nombre d'heures établi à 35 heures était mis en place d'une façon réglementaire. Ça, c'est clair. Et clairement, à sa face même, pour Uber, une formation de 35 heures est une contrainte à l'entrée à cette activité commerciale là. C'est clair, là, ça ne peut pas être plus clair que ça. Je pense même qu'il est raisonnable de conclure qu'Uber est resté en attendant de voir ce qui allait se... Ça, c'est du risque d'affaires. Ils ont le droit, là. On n'a pas de droit de regard là-dedans puis on n'a pas à commenter là-dedans autrement que de prendre en considération cet article-là, un article de journal, dans le débat qu'on a aujourd'hui. Alors, pour Uber, là, d'une façon claire, nette, précise, exprimée publiquement, 35 heures est une contrainte à leur industrie.

Je vais reprendre les propos que j'ai déjà utilisés. À la lumière de ça, j'ai essayé pendant un certain temps, puis je pense que le ministre voyait bien... puis c'est vrai, là, j'essayais, là, d'une manière quelconque de faire en sorte que le ministre se prononce. Le ministre ne se prononce pas. Le ministre ne se prononce pas sur ce qui s'en vient dans les amendements, et un paquet d'affaires n'ont pas été nommées. Elles sont nommées dans les amendements, mais elles n'ont pas été nommées dans la rédaction initiale. C'est un projet de loi en évolution. Difficile de débattre de choses qu'on n'a pas vues avant. On n'a pas l'information... de façon avancée, à l'avance. On est un petit peu dans le flou constamment. On dépose des amendements pour avoir un peu plus d'accès au débat. On est là pour défendre les intérêts des parlementaires.

Et, sur la question de la contrainte à l'entrée, là, si ce n'est pas clair que, dans cette industrie-là, le nombre d'heures, s'il est trop élevé, est une contrainte à l'entrée, je ne sais pas ce qu'il faut de plus. En termes d'affaires, moi, si je suis P.D.G. de Uber et que je regarde son environnement... cet environnement économique là du Québec, je vois quoi? Je vois qu'il y a une période de transition. Je vois que je suis rentré au Québec, là, puis je vois qu'il y a une demande. C'est correct, il y a une demande d'une bonne partie de la population. Je vois que j'arrive avec un impact qui est... pour moi, là, je suis P.D.G., là, qui est certainement, clairement négatif pour l'industrie traditionnelle. C'est ça que je vois. Il y a un gouvernement qui est en place, qui arrive avec un projet pilote. Là, la compagnie prend une position forte pour faire, évidemment... avoir un rapport de force. Et on est dans le projet pilote. Alors, moi, si je suis P.D.G., là, je me dis : Bon, je regarde ça, là, puis là c'est de la gestion de risque. J'absorbe-tu ça puis j'attends-tu de voir comment ça va aller avant de prendre la décision de m'en aller, si les contraintes sont trop grandes, parce que mon modèle exige un minimum de contraintes?

Là arrive Noël en octobre. Le gouvernement actuel est élu, et un projet de loi est déposé, qui est un projet de loi de déréglementation, pas totale, mais de façon extrêmement significative, dont la finalité avouée par le ministre est d'avoir plus de véhicules en circulation, de disponibles. L'objectif premier, c'est d'augmenter le nombre de véhicules en circulation en le favorisant par la diminution des contraintes, ça, c'est clair, partout au Québec. Mais le ministre nous dit d'une façon aussi tout à fait formelle qu'il veut que les contraintes soient minimales. Que l'on parle du permis 4C, que l'on parle des examens médicaux, peu importe de quoi on parle, ça finit toujours par une réduction des contraintes à l'entrée, même si le ministre nous assure, puis je ne doute pas de son intention, qu'il souhaite, sur l'élément de sécurité, avoir une formation uniforme et maximale. Maximale, je vous fais une fleur, là, je ne mets pas en doute rien, là.

Alors, d'un côté, là, on a une compagnie qui voit un nombre d'heures comme étant une contrainte, si le nombre d'heures est trop élevé, et on a un gouvernement qui veut réduire les contraintes pour la finalité que j'ai exprimée. Il y a une collision, là. Il y a une collision. La réduction des heures peut, peut-être pas obligatoirement, mais obligatoirement... si la formation, c'était une heure, là, on s'entend-u que la formation serait bien trop faible? C'est une évidence. Si la formation est de 2 000 heures, on s'entend parfaitement que c'est exagéré, c'est clair. Alors, je prends des extrêmes. Alors, ayant pris des extrêmes, il faut trouver où est-ce qu'on s'en va. Et là on voit que le noeud gordien, vu de l'entreprise qu'aime — bon, qu'aime», là, je prête des intentions — avec laquelle le ministre est confortable, trouve que 35, c'est une contrainte qui amènerait la compagnie à quitter. Et là je vois une compagnie qui attend de voir comment ça va finir. Moi, c'est comme ça que je le lis. Puis il va falloir vous atteler, monsieur... Mme la ministre, il va falloir que quelqu'un s'attelle beaucoup pour me convaincre que ce n'est pas ça qui est la situation, là.

Moi, ce qui m'inquiète le plus, Mme la Présidente, c'est quand le P.D.G. dit... Puis là je vais le répéter, là, parce que ça vaut vraiment, vraiment la peine de le dire, là. Parce que j'ai posé la question, j'ai demandé au ministre si, d'après lui, c'était ça. Il n'a pas répondu, mais moi, je pense qu'il le sait. Et, quand le P.D.G., là, nous dit que ces chauffeurs à temps partiel ne sont pas intéressés à suivre 35 heures, ça, ça veut dire qu'il y a une grande partie, sinon la totalité des chauffeurs de cette compagnie-là ou affiliés à cette compagnie-là... bien, ils vont dire : Les nerfs, Lionel, là! Moi, je n'embarquerai pas là-dedans. Donc, pas de véhicule additionnel ou moins de véhicules additionnels de disponibles.

Quand le P.D.G. continue en disant : «Certains veulent juste essayer la plateforme avant de décider s'ils continuent», même effet à la suite de la même cause. «D'autres veulent [...] travailler quelques heures par semaine pour payer les factures. Une formation de 35 heures, ce n'est pas possible pour eux.» Le P.D.G. prend trois exemples qui sont tous des exemples de temps partiel. Il n'a jamais fait référence à du monde à temps plein, jamais, jamais. Alors, ça, là, si ce n'est pas une espèce de rapport de force politique, je ne le sais pas. Et le ministre a ça devant ses yeux et il doit prendre ça en considération pour déterminer la formation.

Et là on essaie de me dire que j'exagère puis que je construis, que je fabule, puis que je gosse, puis je tourne le ministre... le député a de l'imagination, puis ta, ta, ta. Bien, c'est parce que le P.D.G. l'a dit lui-même : À sa face même, les décisions que va prendre le ministre en fonction de la formation ne pourront pas être prises sans égard à ce commentaire-là de cette compagnie-là qui, actuellement, est le joueur principal pour le moment au Québec. Alors là, moi, là, je m'inquiète et j'ai raison de m'inquiéter.

Alors là, Mme la Présidente, je vois que le temps file et je pourrais même dire qu'il nous reste approximativement 17 secondes. C'est vrai parce qu'en général c'est quand l'aiguille s'en va vers... actuellement... Alors, je vais continuer mardi avec plaisir sur cette ligne d'argumentaire là.

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, messieurs, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux au mardi 3 septembre 2019, à 9 h 30. Merci.

(Fin de la séance à 18 heures)