



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le mercredi 25 septembre 2019 — Vol. 45 N° 31**

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le  
transport rémunéré de personnes par automobile (10)

**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](http://www.assnat.qc.ca)**

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec  
ISSN 0823-0102

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

**Le mercredi 25 septembre 2019 — Vol. 45 N° 31**

**Table des matières**

Étude détaillée (suite)	1
Document déposé	9

**Intervenants**

Mme Agnès Grondin, vice-présidente

M. François Bonnardel

M. Gaétan Barrette

Mme Ruba Ghazal

M. Mathieu Lévesque

M. Claude Reid

\* M. Mathieu Paquin, ministère des Transports

\* M. Jérôme Unterberg, idem

\* Témoins interrogés par les membres de la commission



Le mercredi 25 septembre 2019 — Vol. 45 N° 31

**Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (10)**

*(Onze heures trente-quatre minutes)*

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

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

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

**La Secrétaire :** Oui, Mme la Présidente. Alors, M. Campeau (Bourget) est remplacé par M. Provençal (Beauce-Nord); M. Lemay (Masson) est remplacé par M. Thouin (Rousseau); Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice) est remplacée par M. Lévesque (Chapleau); et Mme Montpetit (Maurice-Richard) est remplacée par M. Kelley (Jacques-Cartier).

**Étude détaillée (suite)**

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci. Nous avons terminé la séance d'hier en adoptant l'article 26 du projet de loi. Nous en sommes donc rendus à l'article 27. M. le ministre, la parole est à vous.

**M. Bonnardel :** Merci, Mme la Présidente.

Donc, article 27 : «Est un antécédent judiciaire lié aux aptitudes requises et au comportement approprié pour participer à l'exploitation d'un système de transport une déclaration de culpabilité pour une infraction criminelle qui, de l'avis de la commission, a un lien avec ces aptitudes et ce comportement, à moins qu'un pardon n'ait été obtenu, ou une poursuite encore pendante pour une telle infraction.»

Commentaire. Donc, selon l'article 27 proposé, la Commission des transports du Québec aura à juger des cas où une déclaration de culpabilité pour une infraction criminelle ou une poursuite pendante pour une telle infraction a un lien avec les aptitudes requises et le comportement approprié d'un administrateur ou d'un dirigeant d'une personne morale qui participe à l'exploitation d'un système de transport.

Il importe de noter qu'avant de refuser une demande pour un tel motif la commission devra consulter le comité d'évaluation des antécédents judiciaires, selon le deuxième alinéa de l'article 32.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des interventions?

**M. Barrette :** Oui. Une question. Évidemment, ici, on parle du répondant, et là, quand on parle du... Quand il s'agit de la question de l'autorisation d'un conducteur, d'un chauffeur, lui, il doit fournir une... il y a une enquête, il doit fournir un document. Pourquoi on n'a pas la même demande pour le même objet pour le répondant?

**M. Bonnardel :** Bien, le répondant... les administrateurs devront fournir...

**M. Barrette :** ...quelque chose.

**M. Bonnardel :** Un peu plus loin...

**M. Barrette :** Ah! plus loin.

**M. Bonnardel :** Bon, vous avez, aux articles 28, 29, curriculum vitae, certificat d'antécédents judiciaires, liste par un corps policier en vertu de l'article 13.

**M. Barrette :** O.K., ça va être traité plus loin. Très bien. Je n'ai pas d'autre commentaire.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il d'autres interventions pour l'article 27? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 27 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, l'article 27 est adopté.

**M. Barrette :** Sur division, je m'excuse, sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Adopté sur division.

**M. Barrette :** Je divise tout, moi là, là.

**Une voix :** ...

**M. Barrette :** Il ne faut pas exagérer.

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. le ministre. L'article 28, s'il vous plaît.

**M. Bonnardel :** Oui. Donc, l'article 28 : «La demanderesse présente, dans la demande d'autorisation relative au système de transport envisagé, les renseignements suivants :

«1° son nom, celui qu'elle entend utiliser au Québec et celui du système s'ils sont différents;

«2° l'adresse de son siège et, lorsque ce dernier n'est pas au Québec, l'adresse envisagée de son établissement au Québec;

«3° la description de sa structure financière;

«4° la description du système de transport envisagé, soit :

«a) le cas échéant, les limites du territoire de desserte envisagé au Québec;

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

«c) le cas échéant, le nom et les coordonnées du teneur de registre dont elle retiendra les services;

«d) le nombre maximal de chauffeurs qui pourront être inscrits;

«e) le nombre maximal d'automobiles qui pourront être en service au même moment;

«f) les ressources humaines et matérielles qui seront consacrées à la surveillance des activités du système envisagé, des chauffeurs et des automobiles inscrits, des propriétaires de celles-ci ainsi que du répartiteur ou du teneur de registre dont elle retiendra les services, le cas échéant;

«g) les mesures qu'elle entend prendre, propres à prévenir et à réprimer tout manquement aux dispositions applicables à ces activités, à ces personnes, à ces automobiles et, le cas échéant, à ces fournisseurs de services;

«5° le cas échéant, les motifs pour lesquels toute personne visée au paragraphe 2° du premier alinéa de l'article 26 estime que ses antécédents judiciaires ne présentent aucun lien avec les aptitudes requises et le comportement approprié pour participer à l'exploitation d'un système de transport;

«6° la description de tout accessoire nécessaire pour que les automobiles inscrites soient identifiées à ce système, comprenant sa reproduction;

«7° tout autre renseignement que peut prévoir un règlement du gouvernement.»

Commentaire. L'article 28, donc, énonce les renseignements que devra contenir la demande d'autorisation d'un système de transport. D'une part, cette demande devra présenter les coordonnées et les autres renseignements relatifs à la personne morale concernée de même que sa structure financière. D'autre part, la demande devra décrire le système de transport envisagé de même que les ressources humaines et matérielles qui seraient consacrées à la surveillance des activités de celle-ci. Ces informations visent à permettre à la commission d'évaluer si une personne morale souhaitant agir à titre de répondant d'un tel système sera en mesure de respecter ses obligations, notamment quant à sa responsabilité d'assurer la surveillance des chauffeurs et des automobiles qui seraient inscrits auprès de lui.

Essentiellement, la demande devra comprendre une description du territoire de desserte projeté, exposer le nombre maximal de chauffeurs qui pourront être inscrits et d'automobiles qui pourront être en service au même moment et contenir les renseignements relatifs aux répartiteurs et aux teneurs de registre dont les services seraient retenus, le cas échéant.

Un descriptif des accessoires permettant d'identifier les automobiles inscrites devra également y être inclus, de même que tout autre renseignement que pourra prévoir un règlement du gouvernement.

• (11 h 40) •

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, y a-t-il des interventions sur le premier alinéa de l'article 28?

**M. Barrette :** Non pour le premier alinéa, pour nous.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des interventions sur le premier paragraphe de l'article 28?

**M. Barrette :** Bon. Alors, je comprends qu'une compagnie pourrait utiliser plusieurs noms. Bien, en fait, je ne comprends pas ça. Est-ce qu'on peut postuler qu'une compagnie pourrait utiliser plusieurs noms?

**M. Bonnardel :** D'habitude, vous avez un nom de société qui peut être utilisé et vous avez celui du système, qui peut être un Québec inc. Alors, c'est dans cette analyse que l'article... ou le paragraphe a été préparé.

**M. Barrette :** Pour le premier paragraphe?

**M. Bonnardel :** C'est ça.

**M. Barrette :** Ça m'a étonné, ça. Donc, la demanderesse, là, ça peut être une compagnie, mettons, inc., à numéro, mettons. Ça, c'est possible. Puis ça peut être un nom différent, puis le système peut être un nom différent.

**M. Bonnardel :** C'est ça. Ça fait que vous avez... Il y a souvent des sociétés...

**M. Barrette :** Donc, il peut y avoir une société parapluie. C'est ça, mon point, là.

**M. Bonnardel :** Vous avez souvent les sociétés à numéro qui sont utilisées. Et, sous cette société à numéro, vous avez le nom de... pas de franchise, mais le nom de compagnie qu'on veut utiliser pour l'automobile, ou l'alimentation, ou autres, là.

**M. Barrette :** Mais évidemment je pense que c'est implicite, Mme la Présidente, mais, par territoire, il va y avoir un nom indépendant, là. Admettons qu'on est dans une situation de compagnie parapluie, une compagnie parapluie X, là. Je ne mettrai pas de nom pour ne pas donner d'idées à personne. On pourrait avoir une idée... On pourrait avoir une compagnie parapluie avec système a, b, c dans le territoire de Montréal, système d, e, f dans le territoire de Québec, par exemple, et ainsi de suite.

**M. Bonnardel :** Il se pourrait.

**M. Barrette :** C'est permis, autrement dit.

**M. Bonnardel :** Il se pourrait, mais, dans un modèle d'affaires, ou une structure financière, ou... modèle d'affaires qu'on va voir un peu plus loin aussi. Ce serait particulier, mais, oui, ça pourrait être le cas. En quelque part, quand on veut s'imprégner dans un ensemble, c'est rare qu'on fait ça, mais ça, tu sais, je ne veux pas...

**M. Barrette :** O.K. Je comprends, là, mais... Et c'est possible qu'on ait une compagnie parapluie.

**M. Bonnardel :** Bien, le principe, comme je vous le mentionne, d'avoir un Québec inc... Sous Québec inc., là, vous avez le nom commercial, je vais le dire, ici, utilisé.

**M. Barrette :** Il est possible aussi que la compagnie parapluie... Parce que, là, on va tomber au deuxième paragraphe dans un instant, parce que je n'ai plus de commentaire à faire sur le premier. Je ne sais pas si les collègues en ont.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il d'autres interventions sur le premier paragraphe?

**Mme Ghazal :** Non, merci, Mme la Présidente.

**M. Barrette :** Alors, au deuxième...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous allons passer au deuxième paragraphe. M. le député de La Pinière.

**M. Barrette :** Oui. Alors, au deuxième paragraphe, là, il va y avoir au moins une, probablement deux, peut-être trois un jour, là, mais il va y avoir au moins une, puis il y en a une deuxième qui frappe à la porte où le siège... Puis là je ne comprends pas pourquoi vous avez dit juste «siège». Pourquoi ce n'est pas «siège social», là?

**M. Bonnardel :** On me dit que le terme «siège social» n'est plus utilisé depuis 1994.

**M. Barrette :** C'est quoi, là? C'est pour me faire croire que... me montrer que je suis en retard, là? C'est-u visé... C'est une vengeance? Non, c'est une plaisanterie, là, hein? Alors, très bien. Alors, j'apprends quelque chose, j'en suis très heureux, pour de vrai.

Alors donc, «son siège». Il y en a au moins deux, compagnies qui ne sont pas au Québec, là. Ça, c'est certain, là, dans l'avenir très rapproché.

Quand on arrive, là... et là je refais le lien avec le débat qu'on a fait hier, qui, pour moi, n'est pas nécessairement clos, on va se retrouver avec une situation où, par rapport à l'impôt, on a un siège social ailleurs... un «siège», ailleurs et une adresse au Québec. C'est l'adresse au Québec qui va être assujettie à l'impôt du Québec et non le reste.

**M. Bonnardel :** Les lois sur l'impôt s'appliquent pour une société qui a une adresse en bonne et due forme au Québec.

**M. Barrette :** Moi, en réalité, je dis ça simplement pour être certain que le ministre réalise que, fiscalement, il y a de l'argent qui va transiter à l'extérieur du Québec. En fait, c'est une question que... Est-ce que le ministre réalise que de l'argent va transiter à l'extérieur du Québec?

**M. Bonnardel :** Ce n'est pas mon mandat de discuter de ça ici. Maintenant, je suis conscient et le député est conscient aussi qu'il y a plusieurs sociétés établies au Québec qui ont des sièges sociaux ailleurs dans le monde.

**M. Barrette :** Et que l'argent transite à l'extérieur.

**M. Bonnardel :** Ça, je ne peux pas questionner ce que les sociétés font.

**M. Barrette** : La question n'est pas de le questionner, mais bien d'en être informé. Il doit le savoir depuis 1994, ça aussi, là.

Bon, très bien. Je n'ai pas d'autre commentaire sur le deuxième paragraphe.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le deuxième paragraphe? Donc, nous allons continuer avec le troisième paragraphe. Y a-t-il des interventions?

**M. Barrette** : Ça doit être dans la même catégorie que «siège», j'imagine, là, «la description de sa structure financière», ça va dans quel détail, ça, Mme la Présidente? C'est la première fois que je vois ça, là, personnellement, là.

**M. Bonnardel** : Bien, structure financière, vous avez... Vous allez le voir un peu plus loin, où on parle, si je ne me trompe pas, de plan d'affaires... un plan d'affaires, oui, donc un plan d'affaires pour une durée minimale de trois ans, qui va être demandé à l'article 29.

Quand on parle de structure financière, on doit démontrer, dans le bilan, qu'on a nécessairement des flux monétaires pour être capable de déboursier les sommes requises, soit par le nombre de courses qu'on souhaite faire, ce qu'on souhaite faire dans l'année, sur une période de trois ans, les contributions d'assurance, les paiements aux chauffeurs, et tout, et tout.

**M. Barrette** : Moi, ma question est bien simple. C'est la première fois que je vois ça. Est-ce que c'est d'usage de demander une structure financière? Je n'ai pas d'objection, là, c'est juste que je suis surpris de cette exigence-là, puis j'ai de la difficulté à... Moi, si j'avais une compagnie puis qu'on me demandait ma structure financière, là, je ne sais pas trop ce que je répondrais, là. Là, le ministre me répond, comme, essentiellement un bilan. Bon, ça, un bilan, je sais ce que c'est, là.

**M. Bonnardel** : Non, mais c'est... On ne veut sûrement pas avoir de société qui ne pourrait pas avoir les reins assez solides pour être capable de débiter ou d'obtenir un permis et de devoir fermer leurs portes, si je peux le dire ainsi, là, après un certain temps.

**M. Barrette** : Ça, Mme la Présidente, je le comprends très bien, mais c'est le lot de n'importe quelle compagnie. Le succès en affaires, ça dépend de certains aléas de la vie, économiques. On ne peut pas nécessairement prédire ça.

Moi, ce que je vous pose comme question... Puis je me mets dans la situation d'un répondant, là, puis j'essaie de me mettre dans cette situation-là, puis on me demande ça. Qu'est-ce que le ministre s'attend à ce que je présente pour faire la description de ma structure financière?

**M. Bonnardel** : Un bilan.

**M. Barrette** : Un bilan.

**M. Bonnardel** : Un bilan.

**M. Barrette** : Au jour zéro, il n'y a pas de bilan, c'est le plan d'affaires.

**M. Bonnardel** : Tout à fait.

**M. Barrette** : Et ça, on demande ça... Oui, mais ça, c'est la demande, ce n'est pas à la reconduction. Bien, d'abord, il n'y aura pas de reconduction périodique de ça, là.

**M. Bonnardel** : Non. Quand vous l'obtenez, vous avez, donc, rendu les documents qu'on énonce ici à la Commission des transports. C'est la Commission des transports, par la suite, qui va...

**M. Barrette** : Mais, à ma connaissance, Mme la Présidente, puis le ministre m'informerait... Est-ce qu'il y a des reconductions, des autorisations périodiques ou, un coup qu'on l'a, on l'a?

**M. Bonnardel** : Un coup on l'a, on l'a.

**M. Barrette** : Bien, donc, à la case départ, il n'y a pas de bilan, ça n'a pas opéré.

**M. Bonnardel** : Bien, c'est pour ça que je vous dis qu'une nouvelle société, pour ne pas dire une start-up qui démarre, doit être capable de démontrer dans sa structure financière qu'elle a les reins solides dans son capital-actions, pour dire : Bien, si je demande une autorisation d'usage d'un nombre de véhicules x, possiblement, et un nombre de chauffeurs x, et un territoire x... Bien, on va demander une structure en capital, un cash-flow assez important pour être capable de déduire que cette société va démarrer et ne sera pas... je ne veux pas dire en faillite, là, mais ne sera pas capable de rendre ses obligations... de prendre ses obligations, donc, dans le court laps de temps, là.

**M. Barrette** : Eh bien! Une très, très, très... une TTPE, là, actuelle, comme Eva, va être capable de répondre à ça?

**M. Bonnardel :** Eva est déjà sous le parapluie du projet pilote.

**M. Barrette :** Du projet pilote.

**M. Bonnardel :** Du projet pilote.

**M. Barrette :** Mais, après ça, ça va être ça.

**M. Bonnardel :** Ça va être évalué.

**M. Barrette :** Ça fait que, techniquement, Eva pourrait ne pas être autorisée. Techniquement, j'entends, là.

**M. Bonnardel :** Je ne peux pas prétendre... Je ne peux pas prétendre...

**M. Barrette :** Non, non, non, je ne demande pas au ministre, Mme la Présidente, de prendre la décision ou de prévoir une décision. Mais, sur le plan purement technique, il est possible que. Moi, je prends simplement... Je me mets dans la situation d'un répondant, là, qui arrive sur le marché. Je me mets dans la situation d'Eva qui va être évaluée par une grille... sur la base d'une grille d'analyse qui va être la même qu'Uber ou Lyft.

• (11 h 50) •

**M. Bonnardel :** Il ne faut pas oublier qu'un répondant n'est pas obligé de servir sur l'ensemble du territoire, là. Un répondant peut dire : Moi, je sers ce territoire, cette ville, et ça et là. Puis la structure de financement n'est pas nécessairement la même, bon, que pour un grand joueur.

**M. Barrette :** Là, Mme la Présidente, je fais exprès, là, je le dis tout de suite au ministre, là, je ne veux pas qu'il m'en veuille, là, comme son collègue, tantôt, qui n'est pas content de venir vendredi à mon interpellation, je l'ai dit dans le micro, je peux le répéter, le ministre a dit lui-même... là, je fais l'avocat du diable, je fais exprès, là, vraiment, vraiment, là, le ministre a dit qu'on va regarder la viabilité. Bien, alors, prenons le cas d'une compagnie, sans la nommer, qui actuellement est tellement déficitaire qu'on ne sait pas si elle va survivre, et j'indique au ministre qu'il y a énormément, actuellement, d'articles à propos d'une de ces compagnies-là. Alors, je laisse les gens deviner laquelle. Mais, dans les revues économiques, là, il y a beaucoup, beaucoup, beaucoup d'analyses qui se font et qui disent que ladite compagnie n'est économiquement pas viable actuellement et que, si, essentiellement, n'arrive pas ce que moi j'ai dit qu'elle avait besoin pour survivre, qui est l'auto autonome, elle va mourir. Au moment où on se parle, Mme la... Oui, oui, puis c'est écrit, là. Il y a eu un article récent, dans une revue économique, là, assez connue dans le monde, là, que je ne citerai pas, puis ce n'est pas le lieu, où on parle de sa potentielle faillite. Mais il y a une chose qui est indéniable, Mme la Présidente, c'est qu'au moment où on se parle cette personne-là, elle est profondément déficitaire. Alors là, on va avoir une demanderesse qui va se présenter avec un bilan extrêmement négatif au moment où on se parle, et, si la viabilité est un critère d'octroi de l'autorisation en question, normalement il devrait se faire dire non.

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, la Commission des transports va demander d'obtenir la description de la structure financière. Elle ne sera pas là pour faire une analyse complète et globale de la structure ou du bilan de la société. Si la société demande à avoir une structure financière solide, ce sera à la CTQ de définir si, ou non, la personne morale répond, donc, aux différentes autorisations demandées.

**M. Barrette :** Bon. Là, on retombe dans l'autonomie de la CTQ. Bon. Alors, moi, je dis simplement, là, que le ministre nous a répondu clairement, puis j'accepte ça, là, que la description du système de transport envisagé, c'est... je m'excuse, la description de la structure financière, c'est un bilan. Le ministre nous a dit qu'il faut s'assurer que la compagnie soit viable, et ainsi de suite. Et aujourd'hui la première compagnie qui devrait demander cette autorisation-là est une compagnie qui est actuellement en difficultés financières et qui est décrite dans la littérature économique comme étant en péril. Je manifeste mon étonnement. Là, le ministre, essentiellement, me répond que ça va être à la Commission des transports de décider. C'est-u le fun rien qu'un peu d'avoir ce coussin de sécurité là, gonflable à tout moment! Voilà.

Ça va, Mme la Présidente. Je n'ai pas d'autre commentaire à faire sur la structure financière.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Est-ce qu'il y a d'autres interventions pour le paragraphe n° 3°? Non. Le paragraphe n° 4°, est-ce qu'il y a des interventions?

**M. Barrette :** ...je vais commencer par non pas le premier alinéa, puisqu'il est assez explicite, là, alors je vais commencer par a, le point a. Alors, «le cas échéant». Alors, pourquoi c'est «le cas échéant»? Il va toujours avoir cette situation-là. Parce que «le cas échéant», c'est comme facultatif.

**M. Bonnardel :** Oui. Ça veut dire... C'est qu'il pourrait couvrir tout le Québec, le cas échéant les limites du territoire de desserte envisagé au Québec.

**M. Barrette :** Bien, pourquoi ça? En tout cas, ça m'étonne, là, parce que, par définition, là, de la manière que l'article est écrit, il va y avoir une description des limites du territoire de desserte envisagé au Québec, par définition.

**M. Bonnardel** : On pourrait dire, la même chose : «Le cas échéant, le nom et les coordonnées de tout répartiteur», là, ça se peut qu'il n'y en ait pas.

**M. Barrette** : Non, mais c'est parce que «le cas échéant», ça laisse... Est-ce qu'en droit «le cas échéant», ça laisse sous-entendre la possibilité que ce ne soit pas le cas, cette demande-là.

**M. Bonnardel** : Là, je ne peux pas répondre à ça, M. le député.

**Une voix** : ...

**M. Bonnardel** : C'est ça, c'est un terme qui est utilisé. Si ce n'est pas délimité... C'est pour exprimer que c'est tout le territoire québécois qui est envisageable, sinon, le cas échéant, les limites du territoire. Si vous voulez une explication plus... d'un juriste, M. le député, il me fera plaisir.

**M. Barrette** : Bien, avec plaisir.

**M. Bonnardel** : Monsieur...

**La Présidente (Mme Grondin)** : Me Paquin.

**M. Paquin (Mathieu)** : Oui, Mme la Présidente. Alors, ici, la présence du «le cas échéant» s'explique, au sous-paragraphe a du paragraphe 4° de l'article 28, parce qu'effectivement... Si jamais, dans la demande d'autorisation, l'espace «territoire de desserte» était laissé en blanc, bien, alors on présumerait que le territoire de desserte envisagé pour le système de transport, c'est l'ensemble du Québec.

Évidemment, étant donné qu'il y a une démonstration qui doit être faite, par la demanderesse, qu'elle est en mesure de surveiller son système sur un territoire donné, alors son fardeau de preuve va s'en trouver plus élevé. Donc, si elle décide de limiter son champ d'action à un territoire de desserte donné, c'est un choix qui lui appartient, et elle le met dans sa demande, d'où le «le cas échéant».

**M. Barrette** : Alors donc, «le cas échéant», il n'est pas là à cause... Là, je reviens à un débat qu'on a eu précédemment — merci d'être là Me Paquin. «Le cas échéant», il n'est pas là pour se protéger d'une interprétation de la jurisprudence. Il est là spécifiquement pour cet article-là. Et, s'il n'était pas là, ça se lirait : «Les limites du territoire de desserte envisagé au Québec.» Ça fait qu'explicitement ça dirait qu'il va y avoir des limites, et les limites peuvent être le Québec ou une fraction du Québec, n'est-ce pas?

**M. Paquin (Mathieu)** : Ça aurait été vraisemblablement une interprétation défendable d'un texte qui n'aurait pas comporté «le cas échéant», mais il aurait administrativement pu susciter un problème dans un cas où la ligne, sur le formulaire de demande, reste en blanc, alors que «le cas échéant» permet de résoudre ce problème-là.

**M. Barrette** : Bien, si la ligne sur le formulaire reste en blanc, ça devient le Québec au complet. Non, ça devient... Non, si la ligne sur le formulaire reste en blanc, ça devient un formulaire incomplet.

**M. Paquin (Mathieu)** : Non, parce qu'il n'est pas obligatoire d'avoir... Non, Mme la Présidente, parce qu'il n'est pas obligatoire d'avoir une limite de territoire en raison du «le cas échéant», alors que, s'il n'était pas là, il faudrait forcément en avoir une. Donc, c'est un peu la nuance que ça apporte.

**M. Barrette** : Alors, s'il n'y avait pas «le coût échéant»... le «le cas échéant» sur le formulaire, la case, si elle était restée en blanc, c'est un formulaire incomplet, c'est retourné, puis vous devez dire «tout le Québec» ou «un territoire au Québec». Je gosse, là, mais ça m'amuse. Et je comprends que, là, il n'y a pas une question de jurisprudence. On pourrait enlever «le cas échéant», ça ne changerait pas grand-chose.

**M. Paquin (Mathieu)** : Ça changerait peu de choses, Mme la Présidente, mais ça changerait néanmoins des choses.

**M. Barrette** : Lesquelles?

**M. Paquin (Mathieu)** : Comme le député l'a très bien expliqué, Mme la Présidente, ça serait au niveau de la recevabilité du formulaire. Donc, s'il n'y avait pas de «le cas échéant», si la case était laissée en blanc, le formulaire serait irrecevable, alors qu'ici le formulaire va être recevable, et ça veut dire que le territoire, c'est tout le Québec.

**M. Barrette** : Merci, Mme la Présidente. Merci, Me Paquin. Ce fut un échange constructif. Avec consentement, on pourrait revenir sur la question d'hier, réouvrir... Non? Dommage. Merci, Me Paquin. J'ai présumé qu'il n'y aurait pas de consentement. Non? Bon.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il d'autres interventions? Nous sommes toujours sur le paragraphe 4°.

**M. Barrette** : Un instant, je n'ai pas fini pour le sous-paragraphe a.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Parfait.

**M. Barrette** : Alors donc, là, les limites du territoire de desserte envisagé au Québec, est-ce que ça, ça devient, comment dirais-je... c'est au choix de la demanderesse? Puis là je donne un cas de figure, là : moi, je veux desservir, mettons, le centre-ville de Québec, mais pas d'autre région attenante. Autrement dit, là, est-ce que c'est à la discrétion de la demanderesse de délimiter son territoire, sans égard à qui que ce soit d'autre?

**Une voix** : ...

**M. Barrette** : Ah bon! C'est oui, la réponse à ça? O.K., ça veut dire que... Non, mais là, là, là ça m'étonne, je suis étonné. O.K., ça veut dire, là, qu'il pourrait y avoir une multitude de demandeurs qui se découpent un territoire. Ils pourraient se découper la ville de Québec ou la ville de Montréal.

**M. Bonnardel** : Un répondant...

**M. Barrette** : Répondant, oui...

• (12 heures) •

**M. Bonnardel** : ...dans sa structure de développement, va définir quelle portion du territoire elle souhaite obtenir et travailler, et disposer, donc, d'un service avec un nombre de chauffeurs x et un nombre d'automobiles x. Alors, ça, ce n'est pas moi, ce n'est pas vous, c'est la structure de la société, du modèle d'affaires, qui se dit, demain matin : Bien, c'est l'ensemble du territoire, ou pas du tout, puis...

**M. Barrette** : Mais je comprends. Parce que, là, là, vraiment, j'ai l'impression que tous ceux qui nous écoutent, incluant les gens qui sont présents ici, là, vont s'intéresser beaucoup à cet échange-là, là. Alors là, ça veut dire que... Parce qu'on le dit un petit peu plus loin, là, il va y avoir un nombre maximal de chauffeurs qui vont être inscrits, nombre maximal d'automobiles au même moment. En tout cas, il y a des éléments sur lesquels on va aller, là. Mais, sur la question du territoire, demain matin... Puis là on comprend que, dans la loi, on peut sortir du territoire puis on revient... puis tout ça, là. Ça, ça va, là. Mais donc, là, le territoire desservi est défini à la discrétion du demandeur. Il peut prendre la carte, là, puis faire un polygone, parce que, là, c'est très, très aléatoire, il peut faire ça, là.

(Consultation)

**M. Bonnardel** : Excusez-moi, M. le député, là.

**M. Barrette** : Il n'y a pas de problème. Je peux comprendre qu'il y ait des questions à poser, là.

Donc, le territoire de desserte est totalement à la discrétion du demandeur. Il peut prendre la carte d'une ville, d'une région, dessiner sur la carte un polygone irrégulier et dire : Moi, je dessers ça. À partir du moment où il dessert ça, est-ce qu'il va aussi avoir l'exclusivité de ça?

**M. Bonnardel** : Bien non.

**M. Barrette** : Non.

**M. Bonnardel** : Non, non, non.

**M. Barrette** : Non, non, je dis juste, pour clarification, ça, là, parce que, moi, c'est la première notion, honnêtement, que j'ai que le demandeur va délimiter les limites de son territoire qu'il va choisir de desservir. Alors, quel avantage ou désavantage que ça lui donne, ça, dans l'esprit du ministre, Mme la Présidente?

**M. Bonnardel** : Tout dépend du modèle d'affaires que la société veut proposer aux Québécois. Ça, c'est la structure... La structure du modèle, est-ce qu'elle sera panquébécoise, est-ce qu'elle...

**M. Barrette** : Je comprends, je comprends. Ma question, ce n'est pas ça, Mme la Présidente, là. Le demandeur arrive et fait... prend une carte géographique et dit : Voici, ça, c'est mon territoire. Alors quelles sont les conséquences pour le demandeur et pour les autres autour?

**M. Bonnardel** : Bien, les conséquences, c'est la structure que moi, je choisis comme futur demandeur. Un répartiteur peut dire : Moi, je suis un répondant... je deviens un répondant et je vais desservir le territoire de Montréal. C'est tout. Ça ne veut pas dire que, parce que tu es répartiteur à Montréal, il n'y a pas un autre joueur qui peut aussi être disponible sur le même territoire. Il peut y en avoir trois, il peut y en avoir quatre.

**M. Barrette** : Toujours pour la compréhension, là, je prends Montréal et je dessine le centre-ville de Montréal. Voyez?

(Consultation)

**M. Bonnardel** : Excusez-moi. Je n'ai pas entendu votre question.

**M. Barrette** : Je ne l'avais pas posée.

**M. Bonnardel** : Ah! Non, non, non. On se parlait.

**M. Barrette** : Vous étiez en train d'échanger, là. Peut-être que vous avez une information additionnelle.

**M. Bonnardel** : Non, non, c'est ce que je vous ai dit là.

**M. Barrette** : O.K. Bon. Alors là, actuellement, à Montréal, par exemple, il y a ça, là, il y a un territoire géographique qui est dessiné sur une carte lorsqu'on embarque dans un taxi à Dorval, à Pierre-Élliott-Trudeau. Ça, c'est la zone de tarification. Bon, par analogie, là, qu'est-ce que ça va permettre formellement au demandeur de dessiner ce territoire-là? Là, ça existe, mais c'est pour la tarification. Oublions ça, là, je fais juste donner un exemple pour dire que ça existe.

Alors, moi, là, je suis un demandeur, là, puis je vais avoir l'autorisation d'oeuvrer sur le territoire en question. Est-ce que ça veut dire que je vais avoir seulement des appels qui viennent de ce territoire en question là?

**M. Bonnardel** : Bien, encore une fois, je le répète...

**M. Barrette** : Non, je comprends, là...

**M. Bonnardel** : Le futur... le demandeur qui veut devenir répondant, qui veut, selon sa structure, son modèle d'affaires, développer son modèle partout au Québec, bien, il devra...

**M. Barrette** : Non, Mme la Présidente, ma question, là, c'est parce que ça me fait la répéter 50 fois puis ça consomme mon temps, là, je vais la reposer pour une fois, pour la dernière fois, là. Je prends une carte de Montréal. Je fais un dessin sur l'île de Montréal. Ça, c'est mon dessin, c'est mon territoire. Est-ce que ça exige, ça, que, sur mon application de téléphone, je ne puisse recevoir que des demandes qui sont dans mon carré?

**M. Bonnardel** : Ah! Bien, c'est sûr que si vous dites... Oui, oui, si vous dites : Moi, il y a juste ce carré-là que je veux desservir, tout à fait.

**M. Barrette** : Bon. C'est oui, la réponse. C'est correct. Donc, des demandeurs peuvent choisir, pour toutes sortes de raisons, des territoires.

**M. Bonnardel** : Tout à fait.

**M. Barrette** : Alors là, c'est l'arbre qui est... l'arbre que... c'est le nid qui est sur la branche, qui est dans l'arbre, qui gnagnagna, là. Ça veut dire que le territoire n'est pas exclusif, d'autres peuvent englober ce territoire.

**M. Bonnardel** : Tout à fait.

**M. Barrette** : Bon, parfait. Alors, ça, là, comme il y a des choix de territoire, qu'est-ce qui arrive si les choix de territoire ne desservent pas des régions de la grande région de Montréal, par exemple? Admettons que tout le monde s'amuse, là, à faire des dessins puis ils se disent : Moi, là, tel territoire, ça ne sert à rien d'aller là, il n'y a jamais de clientèle-là, puis on ne mettra pas... Puis à la fin il n'y en a pas, de dessin, là. Dans le territoire que les gens ont identifié, là, ça ne couvre pas, mettons, théoriquement, la partie est de Laval et le nord-est de Montréal. Qui a un droit de regard là-dessus à la fin, là?

**M. Bonnardel** : Il y a nécessairement... Je ne peux pas parler au nom des futurs répondants, c'est eux qui vont définir le territoire qu'ils vont desservir. Une grande partie, sinon tout ce qui est en blanc sur cette carte n'est pas desservi au Québec. On va donner la possibilité à de futurs chauffeurs de taxi, ou de possibles répartiteurs, ou de fusion de chauffeurs de se mettre ensemble puis de décider, du jour au lendemain... bien, il y a les territoires qui ne sont pas desservis ou mal desservis, puis nous, bien, on va décider d'offrir ce service.

Je ne peux pas prétendre, demain matin, que les répondants vont offrir leurs services sur tout le territoire québécois. Maintenant, je reste persuadé qu'avec cette loi, aujourd'hui, on va augmenter l'offre pour, nécessairement, offrir des services de taxi ou de transport rémunéré sur une plus grande partie du territoire québécois, de là l'enjeu du nombre de... du quota des permis que nous avons depuis les 50 dernières années. Donc, d'ouvrir ce territoire puis de permettre aux sociétés de taxi de prendre de l'expansion, c'est un peu ça aussi, de se fusionner, peut-être de prendre de l'expansion, puis de permettre aux répondants, aux futurs répondants de définir quel modèle ils souhaitent. Si un répondant dit : Moi, j'avance avec ce modèle qui m'est autorisé, puis, trois ans plus tard, elle décide de prendre de l'expansion sur le territoire, on refait une nouvelle demande, puis la CTQ va évaluer cette nouvelle demande.

**M. Barrette** : O.K. Alors, est-ce que la carte que le ministre utilise peut être déposée?

**M. Bonnardel** : C'est une carte... Tout à fait.

**M. Barrette** : Bien, qu'on la distribue.

**M. Bonnardel** : C'est le permis de propriétaire de taxi, son agglomération.

#### Document déposé

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, M. le ministre, vous déposez la carte.

**M. Barrette** : ...on n'a pas besoin de suspendre pour ça.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Est-ce que vous la distribuez?

**M. Barrette** : On n'a pas besoin de suspendre pour ça, mais, si on peut la distribuer, ce serait parfait. Parfait. Mme la Présidente, je reviens, là, je reviens à ma question, là. Dans la vraie vie, là, tous les répondants pourraient dessiner le même quadrilatère sur une carte et tous... il y aurait donc l'autorisation de recevoir des appels sur leurs applications. Et tous les répondants pourraient omettre des régions. Et l'État, le ministère, le ministre n'a pas l'intention d'amener des obligations, il se fie à la bonne volonté ou à la main invisible d'Adam Smith pour que toutes les régions, même une région métropolitaine, soient couvertes, n'est-ce pas?

**M. Bonnardel** : Vous avez raison. Maintenant, je ne peux pas prétendre de ce que feront, dans leurs modèles d'affaires, les futurs répondants, mais il se pourrait, vous avez tout à fait raison, il se pourrait qu'on décide... qu'eux décident de commencer par ce territoire x pour vérifier la viabilité, je peux le dire ainsi, peut-être, de leurs modèles, puis de prendre de l'expansion par la suite. Mais ça, on le verra et on pourra l'analyser dans les cinq, six, sept prochaines années.

**M. Barrette** : Oui, c'est ça, mon point, ça veut dire qu'à la case départ de ces systèmes-là on pourrait très bien vivre la case départ du téléphone cellulaire. Il fut un temps, là je ne remonte pas à 1994, je remonte à bien avant ça, il fut un temps, au Québec, où, quand on avait un téléphone cellulaire, on l'avait à Montréal, on ne l'avait même pas sur la 10, là, entre Montréal puis Granby, d'où le ministre est le député, là. Ça a existé, ça. Après ça, il fut un temps où on avait un téléphone cellulaire qui marchait à Montréal, mais pas à Rouyn-Noranda. Et récemment, là, il y a encore des compagnies, au Québec, qui ne desservent pas la Côte-Nord. Ça existe encore aujourd'hui. Ça, c'est le bon vouloir de la main invisible d'Adam Smith, qui fait que, pour des raisons purement économiques, on fait le choix de faire un développement de service sans égard aux besoins des gens. Là, je ne veux pas prétendre, là, que c'est un service essentiel au même titre qu'un hôpital, là, je ne vais pas aller jusque-là, mais, quand même, pour bien du monde, ça ressemble à ça aussi, notamment en transport adapté.

Ça veut dire que, là, il y a quand même un risque qu'il y ait, à la case départ, comme le ministre dit, six, sept ans, une défaillance de service dans des poches géographiques, parce que les gens ont choisi de dessiner leurs cartes de cette manière-là. C'est possible, n'est-ce pas, Mme la Présidente?

• (12 h 10) •

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, avec ce que nous connaissons depuis 50 ans, on peut juste faire mieux, on peut juste faire mieux. Vous aurez une carte, dans quelques minutes, qui démontre une grande majorité du territoire qui n'est pas desservie ou, sinon, mal desservie. Avec l'adoption de cette loi, la préparation de cette loi, on va permettre de couvrir de plus grands territoires. Vous ne pouvez pas... je ne peux pas prétendre que les futurs répondants dicteront juste des villes, des grandes villes, différents secteurs sans tenir en compte le fait que tous les Québécois souhaitent un service de transport rémunéré ou minimalement un service de transport par taxi disponible. Québec, c'est très grand, c'est très, très grand. Maintenant, avec la couverture que je vous ai maintes et maintes fois démontrée, établie, le nombre de territoires, d'agglomérations où il y a un permis et moins est l'équivalent d'à peu près 42 % de l'ensemble des dessertes d'agglomération. Donc, presque un territoire sur deux, il y a un permis et moins. Alors, on peut juste faire mieux.

**M. Barrette** : On souhaite mieux à tout le monde, Mme la Présidente, mais qui dit que ça va arriver? Pour le sous-paragraphe a, Mme la Présidente, je n'ai plus d'autre commentaire.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, vous n'avez plus d'intervention pour le paragraphe...

**M. Barrette** : Pour le sous-paragraphe a.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires pour le sous-paragraphe a?

**Mme Ghazal** : On comprend... si je comprends...

**M. Barrette** : On peut le faire d'un bloc, là, parce que c'est ça qu'on devrait faire, théoriquement, là. Alors, je n'en ai pas, de commentaire, pour a, b, c... bien, a, je les ai faits, là. D, «le nombre maximal de chauffeurs qui pourront être inscrits», ça, c'est à la discrétion, aussi, de la demanderesse?

**M. Bonnardel** : Tout à fait.

**M. Barrette** : Je ne vous fais pas la discussion, parce que c'est un sujet différent mais la même dynamique. Le nombre maximal d'automobiles qui pourront être en service au même moment, de ce répondant-là, c'est à sa discrétion?

**M. Bonnardel** : Tout à fait.

**M. Barrette** : Donc, le nombre maximal de chauffeurs... Pourquoi vous avez mis ça, «le nombre maximal de chauffeurs»?

**M. Bonnardel** : C'était important de définir, selon le territoire choisi ou défini par le futur répondant... de démontrer qu'avec un nombre maximal de chauffeurs elle peut offrir un service adéquat, qui va répondre, nécessairement, aux besoins ou à l'offre possible sur le territoire défini ou choisi par le répondant.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, est-ce que c'est le ministre qui veut limiter le nombre de chauffeurs ou d'automobiles, ou c'est simplement en lien avec son modèle d'affaires, pour voir sa viabilité?

**M. Bonnardel** : En lien avec son modèle d'affaires.

**M. Barrette** : O.K. Alors, pour le moment, je n'ai pas d'autre commentaire sur le...

**La Présidente (Mme Grondin)** : M. le député de La Pinière, Mme la députée de Mercier souhaiterait intervenir également.

**M. Barrette** : Mais bien sûr. Mais c'est ce que j'ai dit, là. Pour le moment, je n'ai pas de...

**La Présidente (Mme Grondin)** : Ah! Parfait. Mme la députée de Mercier.

**M. Barrette** : Ça ne veut pas dire que je n'en aurai pas après.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Mme la députée.

**Mme Ghazal** : Oui. Merci, Mme la Présidente. Donc, moi, j'ai des questions sur le sous-paragraphe e, qui parle du nombre maximal d'automobiles qui pourraient être servies en même temps. Est-ce que le répondeur devra spécifier le type de voiture dans sa demande?

**M. Bonnardel** : Tout à fait. Et je vous vois venir, Mme la députée.

**Mme Ghazal** : On commence à se connaître.

**M. Bonnardel** : Oui, on se connaît. Et, plus loin dans le projet de loi, je vous démontrerai jusqu'à quel point j'ai à coeur le transport adapté.

**Mme Ghazal** : Ah! Vous ne m'avez pas... Bien, oui, ça peut être, c'est vrai, plus loin quand on va parler pour le transport adapté. Donc, si je comprends bien, ici, on ne va pas parler si c'est un véhicule adapté ou pas, ça va être juste le nombre maximal. Dans sa demande, il devra spécifier quel type de voiture, si c'est un véhicule adapté ou pas? Mais, ici, ce n'est pas spécifié, puis ailleurs c'est 147, c'est ça?

**M. Bonnardel** : Plus loin.

**Mme Ghazal** : Plus loin. O.K. Dans les amendements que nous attendons toujours avec grande impatience puis que vous nous avez invités, hier, à être patients.

Ma demande... en fait, ma question, aussi, portait sur le type de voiture : à essence, hybride, électrique, etc. Est-ce que ça, ça serait demandé aussi?

**M. Bonnardel** : Non. Vous l'avez déjà un peu amené, sur cette question, dans les dernières semaines, et je vous ai dit que je n'allais pas avoir d'éléments coercitifs. Maintenant, on va toujours continuer à pousser pour électrifier la flotte de taxis. On l'a fait avec Téo. Malheureusement, vous connaissez la suite. Maintenant, il n'est pas dit qu'il n'y a pas d'autres répartiteurs possibles, ou d'autres flottes, ou d'autres sociétés qui pourraient prendre forme suite à la loi... décident eux-mêmes d'électrifier leurs flottes. Ça nous fera plaisir de mettre à contribution les programmes que nous avons. On a reconduit, aussi, le programme Roulez vert. Donc, dans les circonstances, vous comprendrez qu'on a des défis d'électrification, de répondre de notre politique de mobilité durable.

Donc, je ne peux pas amener... Vous me l'aviez amené, là... Je ne peux pas, de façon coercitive, dire : Bien, à telle date, vous devez obligatoirement avoir électrifié toute la flotte de taxis. Je pense que tous ceux qui nous écoutent, les propriétaires de taxi le savent. Il y a, je pense, assurément un gain économique quand on fait ce choix. Maintenant, il y a des coûts financiers reliés à ça aussi. Il y a des aides fiscales, autant fédérales que provinciales. Mais on va être là pour supporter les sociétés qui en feront la demande.

**Mme Ghazal :** Mais juste, par exemple, pour avoir une idée... Là, vous avez commencé tout de suite à parler de coercitive, mais mon point, c'est : Est-ce que le gouvernement ou la commission, là, à qui on fait la demande, on va avoir les données, ah! on a tant de répondants avec tant de voitures électriques, avec tant de voitures à essence, avec... Juste pour information.

**M. Bonnardel :** Excusez-moi, Mme la députée, je n'ai pas entendu votre question.

**Mme Ghazal :** Oui, en fait, ma question, c'est : Est-ce que c'est possible, simplement avec ce paragraphe-là, de... pour que le gouvernement puisse avoir l'information, ou la commission, là, qui va avoir la demande, dise : Ah! O.K., on a des répondants qui ont tant de voitures à essence... juste pour documenter, tant de voitures à essence, tant de voitures électriques, tant de voitures hybrides, etc.? Est-ce que ça, c'est une information qui pourrait être exigée aux répondants? Juste une information. Il n'y a pas de coercitif. On veut juste savoir.

**M. Bonnardel :** Bien, nécessairement, on aura le portrait... Si je ne me trompe pas, on est près de 40 % de l'industrie, là, qui est à véhicules hybrides ou électrifiés. On va souhaiter que cela augmente. On aura à l'article 98, aussi, une mesure qui va avantager les répondants qui vont pousser plus loin la démarche, à savoir d'avoir, donc, des chauffeurs... des automobiles qui sont alimentées soit à l'hydrogène, ou autres... électriques, et autres. 98, donc.

**Mme Ghazal :** Il peut également...

**M. Bonnardel :** Pour nous, il est important de supporter les efforts des chauffeurs. Donc, si, dans ce cas-ci, le répondant mentionnait ou disait que, sur x nombres de chauffeurs, vous avez la moitié... ou la commission va réduire, si je peux le dire, là... je vais prendre les termes exactement, là : pourrait réduire «des droits exigibles annuellement pour le maintien d'une autorisation octroyée à l'égard d'un système de transport par la commission».

**Mme Ghazal :** Donc, ce que le ministre est en train de me dire, c'est qu'à l'article 98, par le fait qu'il y a des droits exigibles, par la bande on va savoir que c'est des voitures à essence, des voitures à hydrogène, etc. Par la bande, on va pouvoir avoir l'information. Mais on ne demande pas au répondant de nous tenir au courant, de nous dire : J'ai tant de voitures, tant à essence, tant à... Parce que c'est une information très, très facile qu'eux peuvent avoir, puisqu'ils ont le nombre maximal de chauffeurs. Chaque chauffeur, il a une voiture. C'est quoi, les voitures? Ce n'est pas demandé au sous-paragraphe e.

**M. Bonnardel :** ...le mentionnais, il sera à l'avantage d'un futur répondant d'avoir une flotte de véhicules plus importante, soit hybrides, à hydrogène ou électriques, pour être capable de bénéficier de frais moindres au renouvellement, et cela sera analysé, nécessairement, par la CTQ en bonne et due forme, là.

Et, si vous le souhaitez, aussi, à l'article 138, aux pouvoirs réglementaires, page 287, le gouvernement peut, par règlement [donc] prescrire les documents et les renseignements... au paragraphe 6° de l'article 138 : «Prescrire les documents et les renseignements qui doivent être fournis au ministre, à la commission ou à la société par toute personne ou tout groupement exerçant une activité régie par la présente loi et déterminer leur forme et leur teneur ainsi que les conditions relatives à leur conservation et à leur transmission.» Donc, c'est donc...

**Mme Ghazal :** Bien là, je le vois moins dans ce paragraphe-là.

**M. Bonnardel :** Oui. Non, mais c'est des documents ou des renseignements que...

• (12 h 20) •

**Mme Ghazal :** O.K. Mais est-ce qu'à la fin, par exemple, à l'adoption du projet de loi... Puis là il va y avoir des répondants qui vont soumettre des demandes. Est-ce que, si, par exemple, on fait une demande, on veut savoir aujourd'hui... Parce que vous avez dit que, l'industrie du taxi, qui a fait beaucoup d'efforts, donc, ça, vous le reconnaissez... qui faisait des efforts, c'est 40 %, vous souhaitez que ça augmente, mais on ne le sait pas. Pour le savoir, quand ces répondants-là vont s'inscrire, est-ce que ça va être possible, avec n'importe articles qui sont là-dedans... Là, vous me dites que... Ici, je ne le vois pas au paragraphe e. On sait juste le nombre de voitures. Si, par exemple, moi, je demande : Très bien, après un an après l'adoption, il y a eu combien de voitures au total?, ça, vous dites : On est capable de le savoir, parce qu'ils sont obligés de le déclarer. Mais, si je fais, par exemple, une demande d'accès à l'information, je veux savoir, après un an, il y a eu combien de voitures à essence, combien de voitures hybrides, électriques, hydrogène, à batterie, et tout ça, ça, est-ce qu'on va l'avoir directement comme ça, parce que ça va être fourni par les répondants?

**M. Bonnardel :** Bien, nous, au ministère, nous pourrions avoir l'information. Et ce sera à l'avantage d'un futur répondant de bonifier son offre de véhicules électriques, ou hybrides, ou autres pour être capable d'obtenir des droits moindres avec la CTQ.

**Mme Ghazal :** O.K., parce qu'ici ce n'est pas écrit explicitement que c'est ça. Vous dites : Souvent, c'est à l'avantage du répondant. Ce n'est pas juste à l'avantage du répondant. On vient de voter ce matin une motion où l'Assemblée nationale, pour la première fois, comme plusieurs villes, comme ailleurs, on déclare l'urgence climatique. Et un des points qui étaient écrits aussi dans cette motion, ce que ça veut dire juste... déclarer l'urgence climatique, ce n'est pas juste reconnaître, ça veut dire qu'il faut qu'on ait... tous les choix politiques doivent être faits pour répondre à cette crise et à mettre en place les moyens nécessaires.

Un des moyens nécessaires qui avait été fait par, par exemple, l'industrie du transport, on veut avancer, qui est en train d'électrifier sa flotte... on ne va pas, après ça, se retrouver, avec ce projet de loi, à reculer. Ça va exactement à l'encontre de ce qu'on vient voter aujourd'hui. Ça va aussi à l'encontre de l'amendement qu'on aura voté si, par exemple, ça arrive. Parce qu'en ce moment le ministre me dit qu'il le souhaite. Mais le projet de loi, il n'a absolument aucune mesure qui va faire en sorte que son souhait va devenir une réalité dans un an. Peut-être que son souhait va se réaliser, peut-être que non, mais, avec le projet de loi, actuellement, on va juste avoir l'information qu'on a reculé puis on va dire : Ah! Oups! On a reculé. L'industrie du taxi était sur son erre d'aller, justement, pour faire son effort de réduction de gaz à effet de serre. On le sait très bien que ce sont les transports... Je n'ai pas besoin d'expliquer au ministre des Transports qu'il sait très bien que c'est les transports qui sont les plus grands responsables des émissions de gaz à effet de serre.

Donc, je veux juste rappeler l'amendement qu'on avait amené à l'article 1, où est-ce qu'on a ajouté la phrase : Dans une perspective que ce projet de loi soit voté... ou je ne m'en rappelle pas exactement, comment c'était écrit... «Dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone». Et on avait jaser, on avait parlé du plan d'action de développement durable 2013-2023, où est-ce qu'on veut réduire la consommation, le gouvernement actuel a aussi réitéré l'objectif de réduction de la consommation de 40 % de la consommation de pétrole. On a aussi dit qu'on veut augmenter... c'est-à-dire d'avoir une flotte hybride... de véhicules électriques ou hybrides, d'ici 2020, ça, c'est les objectifs du gouvernement, que le ministre connaît très bien, à 100 000 véhicules.

Vous m'avez parlé de mesures pour M., Mme Tout-le-monde avec les bonus qu'on donne pour les gens qui achètent des voitures hybrides et électriques, qui vont certainement avoir un effet. Mais moi, je pose la question par rapport au projet de loi n° 17 qui est pour les gens qui veulent faire du transport de personne. Comment est-ce qu'on s'assure que ce projet de loi là ne va pas à l'encontre de tous les objectifs que je viens de vous citer, et qui ne sont pas mes objectifs ni ceux de ma formation politique, mais qui sont ceux de la formation... du gouvernement? Comment est-ce que... Quelle est la mesure? Et, s'il y en a une où on dit le nombre d'automobiles, il faudrait savoir quel type d'automobile, est-ce que c'est électrique, pas électrique, pour que votre souhait, justement, se réalise, celui de s'améliorer en termes d'électrification des transports, et non pas régresser avec l'avènement de nouveaux joueurs qui, eux n'ont aucun incitatif à part, vous dites, à leur avantage? Mais, vous, comme gouvernement, il y a un avantage que la flotte s'électrifie puisque ça fait partie des objectifs.

Quelle est la mesure qui existe? Parce que, s'il n'y en a pas, moi, j'en aurais une pour ce paragraphe-là, pour mettre en place une mesure non pas régressive ou... je ne me rappelle pas le terme que vous avez utilisé, une mesure coercitive, mais plutôt une mesure incitative, mais aussi une mesure qui va nous permettre d'atteindre les objectifs, d'avoir des résultats. Le premier ministre, ce matin, nous a dit qu'il était un homme pragmatique et un homme de résultats. Là, en ce moment, avec ce projet de loi, je ne vois pas de quelle façon on va voir les résultats, puisque même le ministre refuse de mettre en place des mesures pour qu'on atteigne les objectifs du gouvernement.

Donc, dans ce projet de loi, est-ce qu'il... Si vous me dites qu'il n'y en a pas, moi, j'en aurais une, mesure, à mettre en place, que je peux déposer maintenant, pour qu'il y ait ces mesures-là. Parce que je le vois très bien ici où est-ce que les répondants devraient déclarer le type de voiture qu'ils ont, et amener aussi des objectifs chiffrés.

**M. Bonnardel** : Je vais laisser la députée déposer son amendement.

**Mme Ghazal** : O.K. Bien, j'ai un amendement à déposer, il est déjà prêt, donc on va pouvoir le distribuer.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Parfait. Nous allons suspendre quelques instants.

*(Suspension de la séance à 12 h 25)*

*(Reprise à 12 h 29)*

**La Présidente (Mme Grondin)** : Nous reprenons les travaux. Mme la députée de Mercier, vous proposez un amendement. Pouvez-vous nous lire, s'il vous plaît, cet amendement?

**Mme Ghazal** : Donc : Ajouter un sous-paragraphe... Je vais juste attendre que tout le monde soit attentif. Oui. Ajouter un sous-paragraphe après le paragraphe e), donc :

«i) le nombre d'automobiles inscrites de type hybride, hybride rechargeable ou entièrement électrique, étant entendu que ce nombre ne devra pas être inférieur à 50 % du nombre total d'automobiles inscrites auprès de la demanderesse.»  
• (12 h 30) •

Et, si on se rappelle bien, j'avais amené un amendement à un autre article, l'article 19, que le ministre avait rejeté parce qu'il jugeait que c'était trop coercitif pour les répondants, même si c'est une bonne chose pour eux que leur flotte soit le plus hybride ou électrifiée possible, parce que ça va diminuer leurs charges, etc.

Dans l'amendement précédent que j'avais amené, ce que j'amenais, c'était qu'il faut qu'après une certaine période de temps... après 24 mois, il faut que l'ensemble de la flotte, 100 %, soit au moins hybride, électrique, etc. Là, ici, c'est un compromis, un amendement de compromis où est-ce qu'on dit... où est-ce que je ne mentionne pas de durée dans le temps, mais où est-ce que ça va être important que, pour le gouvernement, quand il va déclarer le nombre maximal de voitures qui seront en service, il inscrive aussi de quels types elles vont être, hybrides, hybrides rechargeables ou entièrement électriques, et qu'au moins on fixe un indicateur. C'est un pourcentage pour arriver aux objectifs du gouvernement en matière d'électrification des transports, en matière de réduction des gaz à effet de serre, etc., pour répondre à la Politique de mobilité

durable, pour répondre à l'article 1, où est-ce qu'on parle de la perspective de développement durable et de l'empreinte carbone. Donc, c'est pour toutes ces raisons-là, qui viennent du gouvernement, que, dans la deuxième partie... dans cet amendement-là, on dit qu'il faut qu'il y ait... il ne faut pas que la flotte d'automobiles hybrides électriques ou hybrides rechargeables soit inférieure à 50 %. Et ça, ce n'est pas une mesure coercitive. Ça, c'est extrêmement important, c'est pour enlever le risque de recul dans cette industrie-là de transport des personnes, de taxi.

Vous avez mentionné le chiffre de 40 %. En ce moment, on n'a aucune garantie, avec ce projet de loi, que, le 40 %, on va être dans un recul, surtout quand on sait... et j'avais nommé plusieurs études, dont notamment celle de M. Schaller, à New York, qui dit... qui a démontré l'augmentation faramineuse d'automobiles dans la ville de New York, quand on a vu aussi l'enquête, qui a été réalisée ici au début de l'année, où est-ce que les gens disaient qu'au lieu de prendre le transport en commun ils prendraient les nouveaux joueurs, Uber et compagnie, et donc ça faisait concurrence au transport en commun. Donc, étant donné ces études-là qui démontrent qu'il pourrait y avoir plus de voitures, aussi bien que ces voitures-là soient... qu'on fixe des objectifs qu'elles soient... qu'elles répondent aux objectifs d'électrification des transports, donc qu'elles soient électriques, hybrides.

Donc, c'est pour cette raison-là que j'amène cet amendement-là, et j'aimerais entendre le ministre sur cet amendement. Est-ce que le ministre voit à quel point cet amendement-là n'est pas une mesure coercitive mais plutôt qu'il permet de répondre à tous les objectifs du gouvernement, notamment ceux qui sont mentionnés dans l'article 1? C'est une mesure concrète pour arriver, à l'article 1... pour ne pas qu'à la fin on se fasse... que ce soit seulement des paroles en l'air ou seulement des souhaits.

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

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, moi, j'appelle ça une mesure coercitive quand je vois cet amendement où je devrais imposer 50 %, donc, du nombre total d'automobiles inscrites auprès de la demanderesse. L'industrie du taxi fait un effort énorme pour électrifier sa flotte.

C'est un ensemble de mesures, dans un gouvernement, qui définit les politiques de mobilité durable, qui définit la base et les objectifs de réduction de gaz à effet de serre. Elle souhaite aller rapidement, je souhaite que de plus en plus de Québécois laissent l'auto à combustion pour aller vers l'auto électrique. On va atteindre le 100 000, comme prévu, ou à peu près, en 2020. Dû à quoi? Dû aux mesures fiscales que le Québec a continué, que notre gouvernement a mis... a continué à mettre de l'avant, au bénéfice des futurs propriétaires. Le fédéral a fait la même chose. On a été chanceux — «chanceux», c'est une drôle de façon de le dire ainsi — l'Ontario a décidé de retirer ses mesures fiscales. Ça a fait quoi? Déjà, l'offre était minime parce que les grands constructeurs dans le monde essaient d'aller rapidement, essaient d'aller vite et ne suivent peut-être pas la demande. L'Ontario s'est retiré avec ses mesures, les grands constructeurs ont pris les véhicules qui étaient dédiés à l'Ontario, ils les ont amenés au Québec, puis on est capables de répondre pas mal à la demande présentement. Est-ce que ça peut aller encore plus vite? Assurément.

Maintenant, sur 100 000 véhicules, sur les quatre point quelques millions et plus de véhicules immatriculés, il y a encore beaucoup d'efforts à faire. Tout le monde ici est conscient de ça. J'ai accepté un des trois premiers amendements, si je ne me trompe pas, votre premier amendement, où vous définissiez, donc... d'ajouter, après «perspective», «de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone ainsi que». On l'a adopté. Je pense que je voulais vous démontrer qu'on a à cœur ces objectifs.

Maintenant, c'est un peu comme vous m'avez déjà demandé, je n'accepterai pas, dans un amendement, qu'il y ait des mesures coercitives à court, moyen terme pour que les propriétaires de... chauffeurs de taxi ou les propriétaires de véhicule qui vont faire du transport rémunéré, du jour au lendemain, se disent : Bien, il faut que je fasse... C'est des sommes importantes que ces gens auront à investir dans le futur. On va être là pour les supporter, supporter aussi les sociétés qui voudraient électrifier, comme Téo à l'époque, mais on ne prendra pas, par cet amendement, des mesures coercitives immédiatement pour dire à tout le monde : Bien, voici l'objectif que vous devez atteindre. Moi, je fais confiance, encore une fois, aux gens.

On ne peut plus reculer, là. On ne peut plus reculer, là, il faut regarder en avant. Il faut regarder ce que les grands constructeurs peuvent nous offrir. Ils vont à vitesse grand V pour offrir aux consommateurs des véhicules avec des autonomies plus grandes, au bénéfice des chauffeurs qui font beaucoup de kilométrage dans une journée, vous en convenez bien, et, dans ces conditions, pour moi, je pense que c'est assez. Les objectifs que le gouvernement a mis en place pour supporter l'électrification sont là, vont continuer de l'être. On va continuer de supporter l'industrie et tout propriétaire qui souhaiterait mettre de côté son véhicule à combustion pour s'acheter un véhicule électrique.

**Mme Ghazal :** J'ai entendu le ministre dire que les objectifs sont là. Mais les mesures autres que les mesures fiscales, elles sont où? Parce que je n'arrive pas à comprendre... Puis je veux reposer la question au ministre : Pour quelle raison il a accepté l'amendement, d'ajouter «développement durable» et «diminution de l'empreinte carbone» dans ce projet de loi?

Si, ce projet de loi, après sa mise en place, après son adoption, un an plus tard, on se rend compte que ce projet de loi a fait reculer le fameux 40 %, là, ou même 50 % de l'industrie du taxi, des efforts de l'industrie de taxi... Est-ce que le ministre conçoit qu'il y a un risque, si on n'adopte pas cet amendement-là ou un autre, en lien avec l'électrification des véhicules qui font du transport de personnes? Est-ce qu'il conçoit que son souhait d'aller de l'avant pourrait être menacé, puisqu'il n'y a pas de mesure comme celle que je viens d'amener avec mon amendement? Est-ce que le ministre voit que ce risque existe, est réel?

**M. Bonnardel :** Vous ne pouvez pas, Mme la députée, parler au nom de tous ces chauffeurs de taxi qui ont décidé, un jour, d'acheter un véhicule hybride ou électrique. J'espère, j'ose croire que la majorité de ces chauffeurs sont satisfaits

de leurs véhicules. Si ce n'est pas le cas, qu'est-ce qu'ils font? Ils regardent un autre fournisseur, une autre marque de véhicule. Est-ce qu'ils retournent aux véhicules à combustion, qui, aujourd'hui, ont des taux de litres aux 100 kilomètres très, très bas? Quatre litres aux 100 kilos, on voit ça sur beaucoup de véhicules quatre cylindres, et autres.

Donc, tout est une question de coût. Nous sommes qui, aujourd'hui, nous, pour dire à un chauffeur de taxi ou à un propriétaire de véhicule : Tu as fait l'économie de x, tu le calcules, là, avec les mesures fiscales du Québec, du Canada, versus le coût d'achat, versus un véhicule qui te coûte 17 000 \$ et qui fonctionne à quatre litres du 100 kilos? Le retour sur l'investissement, il prend combien de temps? Je pense que la grande majorité des gens sont intelligents, font ce calcul et se disent : Je vais là ou je reste là encore un bout de temps. Tout le monde a peut-être déjà fait le calcul, là. Oui, c'est vrai que, quand on a deux véhicules à la maison, pour le deuxième... Je n'ai pas la prétention de dire que tout le monde doit faire ce changement, mais je le vois, le changement de comportement. Les gens y pensent, puis ils refont le calcul, puis ils regardent : O.K. Aujourd'hui, avec les avantages fiscaux que les deux paliers de gouvernement me donnent, je ferais peut-être ce changement.

Mais là vous, vous voulez aller encore plus loin, plus vite. Les mesures fiscales existent, là. Ils sont disponibles dans le gouvernement, là. Ce n'est pas vrai que, dans la loi, je vais dire : Demain matin, vous êtes obligés d'avoir la moitié de votre flotte qui va être électrifiée. Il y en a juste 100 000 au Québec présentement. Il y en a juste 100 000.

**Mme Ghazal :** Moi, quand j'entends le ministre, c'est clair que lui, il ne voit pas c'est quoi, l'urgence climatique dans laquelle elles vivent. Ça, c'est clair, là, il ne le voit pas. Il ne parle que de souhaits et d'espérance, et moi, je parle... J'ai dit : Ce que j'entends.

**Une voix :** ...

**Mme Ghazal :** Non. J'ai dit : J'entends le ministre, je n'ai pas dit : Le ministre n'y croit pas, ne souhaite pas. J'ai dit : Ce que j'entends, c'est que le ministre...

**Une voix :** ...

**Mme Ghazal :** Je vous laisse, Mme la Présidente, juger.

• (12 h 40) •

**La Présidente (Mme Grondin) :** Oui. Mme la députée de Mercier, je souhaiterais que vous trouviez une autre façon, sans prêter des intentions au ministre, d'exprimer votre déception.

**Mme Ghazal :** Très bien. Moi, je la ressens... Je vais parler de moi, ça va être plus simple. Moi, je la ressens, cette urgence. Et je ne suis pas la seule à la ressentir, ni seulement ma formation politique. Parce que le ministre parle de souhait, parle d'espérance, et moi, je lui parle de gros bon sens. On ne peut pas juste avoir des objectifs sans mesure. Et les mesures, il ne faut pas qu'on se dise : On a un objectif de réduction de gaz à effet de serre, puis il y a plein de mesures ailleurs, en place, qui vont être mises pour peut-être nous permettre d'atteindre les objectifs. Mais ce projet de loi, visiblement, lui, il va aller à l'encontre, puisque, le fameux 40 %, on pourrait... il y a un risque qu'il y ait un recul.

Puis, comme je le disais, je ne suis pas la seule à ressentir ça puis à ne pas voir que ces mesures-là qu'on met en place sont des mesures coercitives, mais ce sont juste des mesures logiques, en lien avec les objectifs qu'on se fixe. Les autres pays l'ont compris, ils savent... Les petits encouragements, les petites mesures à gauche et à droite, essayer de convaincre, et tout ça, ça ne fonctionne pas. Ça, ça marche uniquement dans un monde, ça... je ne sais pas si j'ai le droit de le dire, là, mais dans un monde de licornes. Ça ne marchera pas de dire : On va attendre que les gens, eux, fassent leur calcul, et tout ça.

Et d'ailleurs, le ministre, je suis contente qu'il ait parlé des grands constructeurs, parce que, justement, les grands constructeurs, oui, ils font un effort, petit à petit, dépendamment des demandes, mais la réalité, c'est que les grands constructeurs font l'effort quand ils sentent qu'il y a une volonté gouvernementale qui leur impose des objectifs. Et ça, j'aimerais ça que le ministre entende très bien.

Partout à travers le monde... Parce que le défi auquel on fait face, de réduction des gaz à effet de serre, les 37,5 % de réduction qu'on doit avoir au Québec, que le gouvernement... auquel il s'engage à y arriver en 2030, donc c'est un objectif du gouvernement, les autres pays aussi ont ces objectifs-là. Et, cette semaine, on en parle, on est dans la semaine du climat. Et ces pays-là, pour les grands constructeurs, ils leur ont imposé des mesures coercitives. Si c'est comme ça que le ministre l'entend, je vais utiliser ses mots. Moi, ce que je vois, ce sont des mesures qui vont permettre d'être sérieux dans les objectifs qu'on se fixe. Parce que, si on ne met pas en place des mesures puis des objectifs pour ces constructeurs-là, pour l'industrie de transport de personnes, si on ne le fait pas, tout ce qu'on fait, ce sont seulement des souhaits, et de l'espérance, et des objectifs qu'on est sûrs, après ça, qu'on n'atteindra pas.

Donc, par exemple, pour les constructeurs, il y a eu une interdiction des véhicules à essence au Royaume-Uni, ils vont l'interdire en 2040, au Danemark, en 2030, en Norvège, en 2025. Ça, c'est demain matin. En France, interdiction des véhicules à essence en 2040, en Inde, 2030. Pourquoi est-ce que ces pays-là ont mis en place des mesures pour les constructeurs? Pourquoi est-ce qu'ils l'ont fait? C'est pour atteindre les objectifs de gaz à effet de serre, de réduction de gaz à effet de serre.

Donc, ça serait vraiment très dommage qu'on mette un beau principe, à l'article 1, où est-ce qu'on parle de développement durable et de la réduction de l'empreinte du carbone, et, un an, deux ans, trois ans plus tard, on se rend compte... quand on va mesurer le nombre de véhicules à essence et le pourcentage des véhicules hybrides, électriques, etc., qu'on se rend compte que, finalement, on a reculé. Donc, ça va démontrer que ce ne sont que des vœux pieux. Ce ne sont pas des mesures coercitives.

Le gouvernement a des objectifs. Il ne peut pas juste compter sur la bonne volonté et les calculs que les gens vont faire, parce qu'en ce moment, si on veut avoir, selon l'objectif du gouvernement, d'ici 2020, ça, c'est l'année prochaine, 100 000 véhicules, eh bien... Aujourd'hui, en 2019, on est à 40 000. Donc, on est vraiment loin d'attendre... loin, très loin d'atteindre l'objectif de 100 000 véhicules électriques ou hybrides. En ce moment, on est à 40 000, aujourd'hui.

Comment est-ce que le ministre réagirait s'il voit que son projet de loi, un an plus tard, il nous fait reculer au lieu de nous faire avancer dans l'atteinte de cet objectif-là? Il va dire qu'il y a d'autres ministères, dans d'autres mesures, qui vont nous permettre de l'atteindre. Il y a des mesures fiscales, mais ce projet de loi... Comment est-ce que le ministre réagirait si, dans un an, on voit que ce projet de loi nous ferait reculer pour les objectifs de son gouvernement? Est-ce qu'il en serait fier?

**M. Bonnardel :** Vous savez, Mme la Présidente, Mme la députée, la lutte au changement climatique n'appartient pas juste à Québec solidaire. On est tous conscientisés des efforts que nous avons à faire. On a voté une motion ce matin, tous ensemble, pas juste Québec solidaire, Parti libéral, Parti québécois et nous. Ces efforts sont importants dans les prochaines années. Le Québec est un bon élève, dans une certaine mesure, quand on se compare aux autres États en Amérique du Nord. Est-ce qu'on peut faire mieux? Assurément. Est-ce qu'il y a eu des décisions qui ont été prises par le Parti libéral où nous étions fiers? Non. Non. Est-ce qu'il y en aura qu'on prendra dans le futur où vous serez fiers? Peut-être pas, parce que vous êtes dans l'opposition.

Maintenant... Maintenant, vous souhaitez aller plus rapidement... Il faut être réaliste, là. Vous souhaitez aller plus rapidement que ce que la société et les grands constructeurs peuvent faire à court ou moyen terme. Si, demain matin, l'offre était si importante... la demande était si importante, les constructeurs seraient peut-être présents. Regardez jusqu'à quel point ça avance vite quand même en l'espace de quatre, cinq ans. Là, vous demandez à ces chauffeurs de taxi : Demain matin, la moitié de votre flotte doit être électrifiée ou hybride. Ça se peut qu'il y en ait qui n'ont pas les sous. On est là pour les supporter. Ces mesures existent pour les supporter, pour électrifier, si possible, aussi une future flotte, pour ne pas nommer Téo Taxi. Vous dites à ces chauffeurs montréalais, québécois, lavallois, peu importe, au Québec : Bien, demain matin, là, il faut que tu changes ton véhicule. On a des objectifs réalistes. Réalistes. Est-ce qu'on peut aller plus vite? On va essayer de le faire. On va essayer de le faire.

Alors là, aujourd'hui, ce n'est pas vrai que je vais accepter un amendement qui va dicter à court, moyen terme que la moitié des flottes de répondants doivent être électrifiées, ni aux chauffeurs de taxi ni aux futurs répondants. Parce que, présentement, l'offre ne permettrait même pas de répondre à votre demande. C'est impossible, on ne pourrait même pas le faire. L'offre des grands constructeurs est là, mais allez voir le nombre de véhicules qu'il y a dans les cours. Même si on a voté, voilà deux ans ou à peu près, avec l'ancien gouvernement, une loi qui dictait un nombre, un pourcentage x de véhicules électriques qui devaient être vendus chez les concessionnaires...

**Une voix :** ...

**M. Bonnardel :** Hein? Ça, c'était eux qui ont... Alors, aujourd'hui, vous voulez aller plus vite? Je suis entièrement d'accord. Mais il faut être réalistes dans nos décisions. Et là-dessus, votre amendement que vous déposez ce matin n'est pas réaliste.

**Mme Ghazal :** Vous avez parlé des chauffeurs de taxi. L'industrie du taxi actuelle, on l'a dit... et on a dit le chiffre 40 %, mais c'est 40 %, 50 %, là, je n'ai pas le chiffre exact, là, mais ils nous l'ont dit, et c'est une demande qu'eux font. Eux, ils ont fait des efforts parce qu'eux et elles, ils veulent aller plus loin par rapport à l'électrification des transports. Ils en sont conscients, ils ont fait cet effort-là. Donc, on n'est pas en train de dire 100 %. C'est une demande qu'ils font. Cette demande-là, ceux à qui elle va faire mal ou, par exemple, qui vont devoir faire un effort supplémentaire, ce n'est pas l'industrie du taxi, ce sont les nouveaux joueurs. Eux vont devoir faire un effort pour pouvoir exercer leurs fonctions ici, au Québec.

Puis être réaliste, ce n'est pas se fixer des objectifs : 100 000 véhicules électriques ou hybrides en 2020, réduction des gaz à effet de serre par rapport au niveau de 1990 de 37,5 % en 2030. Être réaliste, ce n'est pas juste de dire : On veut réduire la consommation d'essence, dans le secteur du transport, de 40 %. Ça, c'est des objectifs. Ça, c'est ce qu'on souhaite faire. Être réaliste, c'est mettre en place des mesures qui vont nous permettre de ne pas arriver à cette date-là puis dire : Ah! on ne les a pas atteints. Pourtant, on a fait de la sensibilisation puis des petites mesures d'encouragement aux gens, mais on ne nous a pas entendus, les gens n'ont pas été assez convaincus par nos arguments.

Comme gouvernement, on ne peut pas attendre ça, que tout le monde soit convaincu qu'aujourd'hui on vit une crise climatique, puis que le rapport du GIEC est sorti ce matin, puis qu'il nous dit qui va falloir faire des efforts extrêmement importants. Et, aujourd'hui, l'Assemblée nationale l'a reconnu en votant l'urgence climatique. Et je suis contente de voir que le ministre est fier de ce vote-là qu'il a fait ce matin, que toute l'Assemblée nationale, tout le monde, les 125 députés se sont levés debout pour dire : Oui, on prend acte de cette urgence climatique et on va mettre en place les mesures pour que ça n'arrive plus.

• (12 h 50) •

Ici, dans ce projet de loi, même dans le principe, on a dit au début... Dans le principe, le ministre a dit : Oui, il ne faut pas que ce projet de loi aille à l'encontre du développement durable. Il ne faut pas qu'il augmente notre empreinte carbone, mais plutôt qu'il la réduise. Donc, on est tous d'accord sur les objectifs, le ministre, tout le monde. Tout le monde est d'accord, mais après ça ce que je suis en... Donc, logiquement, logiquement, même l'industrie du taxi est d'accord, puisqu'ils sont arrivés là. Eux, ils l'ont atteint... Leur flotte, ils sont en train de l'augmenter. Ça ne leur fait pas peur, mon amendement. Ils l'ont atteint, eux, parce qu'ils sont rendus aujourd'hui, en 2019. Ils sont au XXI<sup>e</sup> siècle, ils comprennent qu'il faut qu'ils

fassent leur part et leur effort, pas uniquement en ayant des belles petites applications qui plaisent aux jeunes, ça, ils l'ont fait, mais aussi en faisant leur effort, en électrifiant leur flotte. Et eux, ils l'ont fait. Cet amendement-là ne leur fait pas peur. Cet amendement-là fait peur uniquement à ceux qui se prétendent être une industrie moderne, et qui plaît aux jeunes, et tout ça, qui se prétendent... Mais eux ne veulent pas. Eux, ils veulent que n'importe quel véhicule, à essence, peu importe, même 100 %, puisse continuer à oeuvrer.

Donc, moi, ce que je dis au ministre, c'est simplement... pas d'avoir une mesure coercitive, mais une mesure qui... un amendement qui va amener une mesure qui est tout à fait juste logique, et du gros bon sens, et réaliste, et pragmatique avec la motion qu'on a votée aujourd'hui, et avec les objectifs de la Politique de mobilité durable, et avec les objectifs du gouvernement pour la lutte aux changements climatiques que le Québec s'est votés, que le gouvernement a adoptés. C'est une mesure juste normale.

De la même façon que, pour les constructeurs automobiles, vous dites que, pauvres eux, ils n'y arrivent pas, ils essaient. Non, ils sont en train d'y arriver, pas seulement parce qu'il y a une augmentation de la demande, mais parce qu'il y a des volontés politiques des différents pays que je vous ai nommés, qui ont imposé des mesures, ils ont imposé l'interdiction, l'interdiction des véhicules à essence avec un horizon de temps assez rapproché, et ils sont en train de l'atteindre. Si on prend la Norvège, ils sont en train de l'atteindre. Donc, c'est tout à fait réaliste. Les constructeurs automobiles, les gens qui font du transport de personnes par véhicule, etc. — j'oublie toujours le titre — ces gens-là qui font ce transport-là, eux, ils veulent faire... ils vont faire des profits, ils veulent le faire et ils vont être prêts à faire les efforts que le gouvernement leur dit. Donc, on ne peut pas dire : Ah! les constructeurs n'y arrivent pas, ils essaient. Non, l'industrie du taxi l'a déjà fait.

Donc, au lieu de dire : On veut qu'à partir de telle date tout le monde... 100 % de la flotte soit électrique, ce que j'avais demandé, ça, c'est un compromis qui dit exactement ce que l'industrie du taxi actuelle, aussi, demande. Est-ce que le ministre reconnaît que l'industrie du taxi est arrivée à cet objectif-là et est même prête à le dépasser? Est-ce qu'il reconnaît l'effort qui a été fait par l'industrie du taxi? Je ne parle pas des nouveaux joueurs. Est-ce qu'il est prêt à reconnaître qu'ils ont fait un effort et que cet objectif-là ne leur fait pas peur, puisqu'ils l'ont déjà atteint?

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

**M. Bonnardel :** Oui, Mme la Présidente. Bien sûr que je reconnais les efforts de l'industrie. Mais nous n'irons pas plus loin avec cet amendement.

**Mme Ghazal :** Et est-ce que le ministre, de la même façon qu'il dit qu'il va nous surprendre, et de façon très agréable, avec les amendements qu'il va amener par rapport au transport adapté... Est-ce que le ministre, vu que le projet de loi... on est rendu à l'article 28 et qu'il y a encore plusieurs articles... Est-ce que le ministre va arriver aussi avec un amendement, éventuellement, qui va respecter le principe énoncé à l'article 1, qui est le développement durable, la diminution de l'empreinte carbone, avec une mesure concrète qui va permettre... qui va faire en sorte que, ce projet de loi, une fois qu'il est adopté, un an plus tard, on n'aille pas à l'encontre de ces principes-là et des objectifs du gouvernement et qu'on ne fasse pas un pas en arrière par rapport à où est rendue l'industrie du taxi en matière d'électrification de sa flotte? Est-ce qu'il va y avoir un amendement qui va arriver, ou c'est uniquement des vœux pieux, et des souhaits, et de l'espoir?

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

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, je n'ai pas besoin de déposer un amendement pour démontrer au Québec, aux députés puis à ceux qui nous écoutent les objectifs que nous avons dans notre Politique de mobilité durable. J'ai démontré, dans la carte que vous avez, une grande partie du territoire québécois où il n'y a aucun service de taxi ou de transport rémunéré. On doit offrir, dans la Politique de mobilité durable, à 70 % des Québécois quatre modèles de transport. Ces modèles de transport, c'est le taxi, le transport rémunéré, c'est le vélo, c'est la trottinette, c'est le bus, tramway, train, autres. Alors, il est certain qu'avec cette loi on augmentera l'offre, et c'est ce qu'on souhaite.

Et je vous l'ai maintes et maintes fois mentionné, c'est d'inciter les gens à laisser leurs véhicules à la maison pour profiter d'un autre moyen de transport. Alors, en faisant ça, bien, on va laisser plus de véhicules à la maison, si possible, et même prétendre que, ceux qui possèdent deux véhicules, demain matin le deuxième pourrait être électrifié ou même vendu, parce qu'on aura des services additionnels.

C'est le défi qu'on a comme société dans les 10 prochaines années, d'offrir plus de services de transport collectif. Je ne pense pas que vous pouvez être contre le fait qu'on aura le réseau structurant à Québec, un réseau de transport adéquat à Lévis puis une boucle que les gens pourront utiliser entre Lévis par le tunnel Québec-Lévis-Québec, connexion à l'est et à l'ouest, même chose sur l'île de Montréal, même chose à Gatineau, même chose à Sherbrooke. On a ces grands défis d'offrir des modèles de transport collectif adéquats, différents, qui vont répondre à trois points : la durée, le coût, confort. Voilà.

**Mme Ghazal :** Moi, je n'écoute pas les souhaits, est-ce que j'ai envie qu'ils arrivent, et tout ça. Moi, je regarde ce que les experts et les études démontrent. Et les études démontrent que le nombre de véhicules va augmenter. Donc, s'ils augmentent... tant et aussi longtemps... Ça serait bien mieux qu'ils soient électrifiés puis qu'ils puissent nous permettre d'atteindre nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre. En ce moment, le projet de loi... Si on faisait une vraie étude d'impact, ce qu'on n'a pas... on n'a que des souhaits du ministre, mais ça, on n'en a pas. Si on en faisait réellement une, on verrait que les experts nous diraient que ce projet de loi va augmenter le nombre de véhicules à essence sur les routes, c'est-à-dire qu'il ne permettra pas de contribuer aux objectifs d'électrification.

Et vraiment, je vais le dire et le répéter, le ministre, oui, il croit... Il dit que c'est important, l'urgence climatique, ce qu'on a voté ce matin, c'est important, mais il a une opportunité ici que ça ne soit pas uniquement des vœux pieux. Il a une opportunité. Moi, je lui amène un amendement qui va permettre que ces souhaits-là, que ces principes-là soient réels, soient effectifs. Et c'est ce que fait cet amendement-là. Et, comme je le dis, peut-être que le projet de loi... Pendant qu'il est en train de réfléchir aux amendements sur le transport adapté, il pourrait aussi, par le fait même, réfléchir à quel amendement il pourrait apporter pour que ce projet de loi n'aille pas à l'encontre de l'objectif de réduction de gaz à effet de serre.

Donc, c'est une opportunité que je tends au ministre, d'accepter cet amendement-là, parce que c'est une opportunité qui démontre que, partout, notamment dans son ministère et dans cette industrie du transport de personnes, on va atteindre les objectifs. Ça ne peut pas être juste des paroles, il faut que ça soit des mesures concrètes, et ça, c'en est une, qui est même demandée par l'industrie du taxi, qui, elle, a fait son effort.

Est-ce que le ministre accepte la main tendue que je lui tends, que je lui offre?

**M. Bonnardel** : Je peux accepter, Mme la Présidente, plusieurs mains tendues mais pas celle-ci.

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

**Mme Ghazal** : Donc, le ministre accepte la main tendue mais pas celle qui permet de respecter le principe du développement durable et de réduction de l'empreinte carbone. C'est ce que je comprends du ministre?

**M. Bonnardel** : C'est ce que j'ai mentionné depuis 20 minutes ou à peu près.

**Mme Ghazal** : Donc, aucune mesure concrète permettant de démontrer ce que même l'industrie du taxi demande, puisqu'elle a fait cet effort-là, que tous les joueurs, même les nouveaux, le fassent.

**M. Bonnardel** : Les mesures concrètes, Mme la Présidente, sont déjà, déjà mises de l'avant par le gouvernement pour supporter les flottes de taxis qui veulent être électrifiées ou les propriétaires qui veulent vendre leurs véhicules et aller vers le véhicule hybride ou électrique.

**Mme Ghazal** : J'ai entendu quand le ministre a dit... Moi, je veux entendre le positif : Main tendue... j'accepte toutes les mains tendues, je...

Je voudrais juste réfléchir un peu. J'aimerais qu'on suspende parce que je voudrais arriver avec un autre compromis, vu qu'on est tous d'accord avec... un sous-amendement. Donc, je l'appelle «compromis», c'est un sous-amendement. Donc, je voudrais l'amener et je pense que ça va satisfaire le ministre, puisqu'on est tous d'accord avec les mêmes objectifs.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Mme la députée de Mercier, vous ne pouvez pas sous-amender votre propre amendement.

**M. Barrette** : Oui. Est-ce que je pourrais prendre la parole avant la fin, Mme la Présidente?

**Mme Ghazal** : Bien oui, bien oui, bien oui!

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

**M. Barrette** : Mme la Présidente, le ministre a dit qu'il n'y avait aucune décision qu'on a prise dont il était fier. Est-ce qu'il est fier de notre décision d'avoir développé le projet du REM?

**M. Bonnardel** : Ah! mais tout cela va changer la Politique de mobilité durable sur l'île de Montréal. C'est un projet important, qu'on a supporté... on a supporté...

**M. Barrette** : Donc, est-ce qu'il est fier d'avoir... qu'on ait pris cette décision-là?

**M. Bonnardel** : On l'a dit dès le début, pour nous, que c'était important. On a posé plusieurs questions, j'ai fait partie de la commission parlementaire. Mais c'est un bon projet pour la mobilité.

**M. Barrette** : Donc, Mme la Présidente, je pourrais dire que le ministre nous a quasiment induits en erreur quand qu'il nous a dit qu'il n'était fier d'aucune de nos décisions. Mais je ne lui reprocherai pas.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, compte tenu de l'heure, la commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures, cet après-midi.

*(Suspension de la séance à 13 heures)*

(Reprise à 15 h 04)

**La Présidente (Mme Grondin) :** Bonjour. Nous reprenons nos travaux. Je vous rappelle que 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. Merci de bien vouloir éteindre la sonnerie de vos appareils électroniques.

Lors de la suspension de nos travaux, ce midi, les discussions portaient sur un amendement à l'article 28 proposé par la députée de Mercier. Y a-t-il des interventions?

**Mme Ghazal :** Oui, Mme la Présidente. Je demande le consentement pour qu'on retire l'amendement, mon amendement.

**M. Bonnardel :** ...on va voter pour...

**Une voix :** ...

**M. Bonnardel :** Non, je veux dire pour l'amendement que vous avez discuté, puis après ça vous pourrez en déposer un autre.

(Consultation)

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, je comprends qu'il n'y a pas de consentement pour le retrait. Y a-t-il d'autres interventions concernant cet amendement? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons mettre cet amendement aux voix. Est-ce que cet amendement est adopté?

**Des voix :** ...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, cet amendement est rejeté sur division. Oui, Mme la députée de Mercier.

**Mme Ghazal :** Donc là, on est toujours au quatrième paragraphe, donc j'aimerais déposer un autre amendement... un amendement.

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

**Mme Ghazal :** Exact.

(Suspension de la séance à 15 h 06)

(Reprise à 15 h 11)

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous poursuivons nos travaux. Mme la députée de Mercier, pouvez-vous nous lire votre proposition d'amendement, s'il vous plaît?

**Mme Ghazal :** Oui, Mme la Présidente. Donc, ça serait d'ajouter un sous-paragraphe au sous-paragraphe e, donc le point i, qui se lirait comme suit :

«Le nombre d'automobiles inscrites de type hybride, hybride rechargeable ou entièrement électrique.»

Donc, il s'agit, au sous-paragraphe e, qui dit le nombre maximal d'automobiles qui pourront être mises au service... Oui, pardon.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Mme la députée de Mercier, je vous coupe. M. le député, oui?

**M. Lévesque (Chapleau) :** Oui, Mme la Présidente. J'aimerais soulever l'irrecevabilité de cet amendement. Bon, on vient de voter sur un amendement qui était presque identique, là, donc, article 185.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc...

**Mme Ghazal :** Je n'ai pas entendu, vous trouvez...

**M. Lévesque (Chapleau) :** ...parce qu'on vient de voter sur, dans le fond, un amendement qui était très similaire, voire identique, donc je soulève l'article 185, j'aimerais que vous vous penchiez sur cette question, Mme la Présidente, s'il vous plaît.

**Une voix :** L'irrecevabilité.

**M. Lévesque (Chapleau) :** L'irrecevabilité de l'amendement.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Juste un instant, s'il vous plaît. Par principe, je souhaiterais que vous m'apportiez 30 secondes d'argument, me dire pourquoi vous jugez ça irrecevable, et je vais laisser la députée de Mercier, également... S'il vous plaît.

**M. Lévesque (Chapleau) :** Je soulèverais l'article 185. La motion est identique... la redondance avec, dans le fond, l'amendement que nous avons justement voté. Voilà, merci.

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

**Mme Ghazal :** Eh bien, je ne comprends pas pourquoi c'est irrecevable parce que c'est totalement inidentique. Oui, peut-être, les mots peuvent se ressembler, mais, si on va sur le contenu et sur le fond, si on va sur le fond, ce n'est pas du tout identique. Tout l'argumentaire que j'ai eu un peu plus tôt avec le ministre était à l'effet qu'il trouvait inconcevable pour les gens qui veulent faire du transport de personnes, pour ces gens-là d'avoir une mesure coercitive, selon lui, comment il la définit, alors que moi, je la définis comme une mesure réaliste... Oui?

**La Présidente (Mme Grondin) :** Je suis désolée, je ne souhaite...

**Mme Ghazal :** ...

**La Présidente (Mme Grondin) :** O.K.

**Mme Ghazal :** C'est ça que je suis en train d'expliquer. J'explique pourquoi c'est recevable. Donc, mon raisonnement, c'est que tout le long de notre conversation avec le... Ma conversation avec le ministre, c'était... Excusez-moi, j'ai comme perdu mon fil... O.K. C'était à l'effet qu'il ne voulait pas qu'il y ait une mesure coercitive pour les gens qui veulent faire du transport de personnes, à cause que, dans l'amendement, j'avais marqué qu'il fallait que leurs flottes soient de 50 % hybrides, électriques ou hybrides rechargeables. Là, ici, avec ce sous-amendement-là, j'enlève cette mesure coercitive, selon la définition du ministre, parce que, pour moi, ce n'est pas une mesure coercitive, mais, bon, on y reviendra pour le fond, et tout ce qu'on fait, c'est colliger l'information pour savoir quel est le pourcentage ou le nombre des répondants qui ont des automobiles, comme le dit le sous-paragraphe e, le nombre de voitures. Et là, le répondant, il va falloir qu'il dise le nombre de voitures à essence, le nombre de voitures hybrides, le nombre de voitures électriques, le nombre de voitures hybrides rechargeables, le nombre de voitures à hydrogène, etc., pour avoir l'information. C'est ce que fait cet amendement-là, tandis que l'autre, pour vous dire que ce n'est pas la même chose, amenait un élément de coercion où est-ce que ces répondants-là devaient avoir 50 % de leurs flottes qui soient à essence, hybrides, hybrides rechargeables... excusez, ou électriques. Ce n'est pas la même chose.

Donc, c'est tout à fait recevable. Ce qu'on mentionne ici, c'est simplement pour avoir... pour que le gouvernement puisse avoir les données, ces chiffres-là, sans ajouter aucune mesure coercitive à ces répondants. C'est totalement, totalement différent. Donc, c'est pour ça que l'amendement que j'amène ici est tout à fait recevable.

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

**M. Barrette :** Alors, Mme la Présidente, sans égard au fait que je suis pour ou contre, l'objet n'est pas là, mais ça m'interpelle toujours lorsqu'il y a une question de droit qui est soulevé... ou réglementaire, parce que le député de Chapleau soulève un point qui est purement réglementaire. Ayant vécu la chose, je me sens obligé d'intervenir.

Comme la députée de Mercier, que j'appuie sur l'argumentaire, a dit, l'amendement précédent a été présenté, implicitement a été jugé recevable et a été battu. Maintenant, l'amendement précédent, Mme la Présidente, c'est un peu comme sujet, verbe, complément. L'amendement précédent avait un sujet, qui était le nombre d'automobiles inscrites, qui est recevable, de toute évidence, dans l'amendement en question, et avait un verbe, un élément moteur, qui est le fait qu'on imposait un maximum d'autos. Alors, il y a deux choses dans l'amendement précédent, il y avait le sujet, qui est la collection des données, à savoir le nombre d'autos de ce type-là, et un caractère conditionnel, c'est-à-dire 50 %.

Que fait l'amendement d'aujourd'hui? Il enlève une obligation qui est imposée, qui a été votée contre, dans l'amendement précédent, pour ne laisser que l'élément de la collection. Alors, il est impossible sur cette base-là de dire que l'amendement est irrecevable puisque le côté fort de l'amendement précédent, f-o-r-t — et je pourrais même dire p-h-a-r-e — était le 50 %. Là, il n'est plus là, ça devient un nouvel amendement. Et, sur le plan de la réglementation, Mme la Présidente, prenez le temps qu'il vous faudra pour prendre une décision. Je serai la personne la plus abasourdie de votre décision.

Dans nos amendements, il y a un principe fondamental, Mme la Présidente, c'est la finalité. La finalité de l'amendement précédent était de le limiter à 50 %. La finalité du nouvel amendement est de simplement inscrire... en constituer un registre. «That's it, that's all.» Alors, ça, Mme la Présidente, je ne vois pas comment vous pouvez refuser ça, et je dis ça sans égard à mon opinion sur l'amendement, c'est juste sur le point, Mme la Présidente. M. le député de Chapleau, vous avez tort.

**La Présidente (Mme Grondin) :** M. le député de La Pinière, est-ce que... Donc, j'ai pris en considération les différents arguments. Effectivement, je pense que la décision va être assez simple : l'amendement est jugé recevable parce que la portée est différente.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, je ne suis pas abasourdi et j'apprécie votre réponse.

**Une voix** : ...

**M. Barrette** : Je le sais. Question de règlement, vas-y.

(Consultation)

**La Présidente (Mme Grondin)** : Est-ce que vous souhaitez que je vous donne plus de précisions ou ça vous convient? Parce qu'en fait, en termes de député... en termes d'amendement, la portée, elle est vraiment différente. Dans un premier temps, l'amendement précédent était en termes plus coercitifs, fixé à un objectif, une finalité d'imposer, alors que celui-ci n'est seulement qu'une forme de collecte d'information ou de données. Donc, je juge que la portée est très différente dans les deux cas. Donc, je vous invite, Mme la députée de Mercier, à nous expliquer votre amendement.

**Mme Ghazal** : Bien, merci. Merci, Mme la Présidente, pour votre décision. Donc, tout à fait, ici, il ne s'agit que de faire exactement... d'ajouter un élément de plus dans la collecte d'information que le sous-paragraphe e fait déjà, c'est-à-dire que le répondant mentionne le nombre d'automobiles maximal qui vont rouler en même temps et, ici, de dire quelles sortes d'automobiles : Est-ce que c'est hybride, électrique ou hybride rechargeable? Tout simplement, ça ne demande que ça aux répondants, pas plus, pas moins. Donc, même s'il n'a que 100 % de véhicules à essence, il va tout simplement marquer 100 % ou le nombre de véhicules à essence. Et, pour ce qui est hybride, hybride rechargeable ou électrique, il va marquer zéro, zéro, zéro. Tout simplement, ça ne fait que ça.

• (15 h 20) •

Et une des raisons pour lesquelles je trouve que c'est tout à fait pertinent de le laisser ici, même, peut-être, que... là, je vais laisser le ministre répondre, mais peut-être qu'il va me dire : Mais on va pouvoir le savoir de façon indirecte avec les charges administratives, etc. Mais ce serait important de le mentionner de façon explicite et non par la bande qu'on apprenne le nombre de voitures de ce type-là, qui ne sont pas à essence, qu'on l'apprenne par la bande. Bien, ça serait mieux de le faire explicitement.

Puis peut-être que ça peut juste démontrer que c'est une information qui nous importe. Parce que ce qui est important... Comme le ministre l'a mentionné, et là je reprends ses mots, il faut être réaliste, il faut être pragmatique, et tout à fait... pour être réaliste et pragmatique quand on se fixe des objectifs, que ce soit de réduction de gaz à effet de serre... Parce qu'on sait que le transport et le fait qu'on a beaucoup de véhicules automobiles qui sont à essence sont responsables, dans une très large proportion, de l'augmentation des gaz à effet de serre. Donc, quand un gouvernement se fixe des objectifs de réduction des gaz à effet de serre chiffrés, 37,5 % d'ici 2030, quand il se fixe des objectifs de réduction de consommation de pétrole chiffrés, de 40 %, quand il se fixe des objectifs d'avoir une flotte... D'avoir 100 000 véhicules électriques en 2020, ça, c'est chiffré. Et donc, pour pouvoir savoir où on est rendu, est-ce que ce projet de loi nous fait reculer, est-ce qu'il nous fait avancer, c'est important qu'on puisse dire : Eh bien, avec ce projet de loi, les personnes, que ce soient les taxis traditionnels ou les nouveaux joueurs, eux... Voici le nombre de voitures, les chiffres, les indicateurs, des indicateurs qui vont nous dire : Voici le nombre de voitures, sur les routes, qui font du transport, qui sont des... qui font du transport de personnes, voici le nombre de voitures de tel, tel, tel type. Et après ça on peut dire : Est-ce que ce projet de loi, à travers les années... première, deuxième année, est-ce qu'il nous permet d'avancer dans l'atteinte des objectifs que le gouvernement s'est fixés ou est-ce qu'il nous fait reculer?, sachant surtout, comme le ministre l'a reconnu, l'effort qui a été fait par l'industrie du taxi, et qui était en accord avec l'autre mesure de mon précédent amendement, qui était de 50 %, puisqu'eux, ils l'ont déjà atteint, ils étaient prêts à avancer et à continuer. Donc, c'est tout simplement de l'information, de la collecte d'information.

J'ai fait plusieurs compromis au lieu d'imposer aux répondants d'avoir des chauffeurs qui conduisent des véhicules totalement hybrides, qui ne sont pas à essence, à 100 %, d'ici 24 mois. Ça, c'était un amendement que le ministre a refusé. J'en ai présenté un autre, donc, où on fixait le seuil à 50 %. Et là, finalement, je ne fais que demander qu'on collecte l'information. C'est une grande déception pour moi. Je suis certaine et je demeure optimiste que, pendant que le ministre est en train de préparer... et son équipe sont en train de préparer les amendements très, très, très attendus en lien avec le transport adapté... très attendus, pas juste par nous, les groupes d'opposition, mais aussi par les gens de l'industrie du taxi et les personnes à mobilité réduite, qui attendent ces amendements-là. Moi, je suis certaine qu'avec la motion, notamment, qu'on a votée, la motion historique qu'on a votée à l'Assemblée nationale aujourd'hui, où on déclare l'urgence climatique, comme d'autres pays et d'autres villes l'ont fait... je suis certaine que la réflexion du ministre va avancer, et il va avoir un cheminement qui va l'amener à dire de quelles façons concrètes... Moi, je lui amène des propositions, qui sont rejetées, peut-être que ce ne sont pas des propositions assez convaincantes pour le ministre, on va... Je l'amène à réfléchir de quelles façons est-ce que lui-même pourrait apporter des amendements qui vont refléter par des mesures concrètes les principes qu'il a accepté d'adopter à l'article 1, qui sont que ce projet de loi n'aille pas à l'encontre de la Politique de mobilité durable, que ce projet de loi soit... toutes les mesures, tous les articles qui sont dans ce projet de loi aillent dans l'esprit du principe de développement durable et de la diminution de l'empreinte carbone. Donc, j'espère qu'il va pouvoir nous arriver avec ce genre d'amendement là.

Là, ici, je ne vois aucune, aucune raison pour laquelle cet amendement-là, tout à fait juste et tout à fait raisonnable, serait refusé par le ministre. Donc, j'aimerais entendre le ministre sur l'amendement que je propose ici.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Merci, Mme la députée. M. le ministre.

**M. Bonnardel** : Oui. Bien, Mme la Présidente, comme je l'ai mentionné auparavant, avant le dîner, l'article 138, au paragraphe 6°, va me permettre de «prescrire les documents [...] les renseignements qui doivent être fournis au ministre, à la commission ou à la société par toute personne ou tout groupement exerçant une activité régie par la présente loi», donc qui me permettrait d'obtenir des renseignements pour définir le nombre de véhicules inscrits et ce type de véhicule. Donc, il n'y a pas lieu d'adopter... d'accepter cet amendement déposé par la députée de Mercier.

**Mme Ghazal** : J'ai une question pour le ministre : Est-ce qu'il est d'accord que les répondants doivent déclarer le type de voiture que les chauffeurs qui travaillent pour lui, là, ou à son nom... Que ce soient des véhicules à essence, hybrides, hybrides rechargeables ou électriques, est-ce qu'il est d'accord que les répondants déclarent cette information?

**M. Bonnardel** : Si c'est une demande comme je le mentionnais à l'article 138, au paragraphe 6°, une demande qui pourrait être faite, demandée par le ministre comme tel, comme je l'ai mentionné, la société ou la commission.

**Mme Ghazal** : Donc, si je comprends bien, le ministre, lui, le gouvernement, ne désire pas avoir cette information, il préfère donner cette responsabilité, s'il le désire, à la commission ou à la société, la SAAQ, de demander, si eux jugent que c'est pertinent, cette information. Est-ce que c'est ce que je comprends, que, le ministre, lui, ça ne l'intéresse pas, il préfère que la commission... il préfère se décharger de cette information sur la commission ou la SAAQ, puis peut-être qu'eux vont dire : Oui, on va obtenir cette information-là, ou peut-être qu'ils vont dire : Bien, ce n'est pas vraiment pertinent? Est-ce que je comprends...

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, ce n'est pas «nous, ça ne nous intéresse pas». À l'article 138, on dit : «En outre des pouvoirs de réglementation qui lui sont conférés par la présente loi, le gouvernement peut, par règlement». Le gouvernement, c'est nous.

**Mme Ghazal** : O.K. Donc, vous dites maintenant que vous vous engagez que, par règlement, vous allez demander les informations qui sont dans mon amendement.

**M. Bonnardel** : Bien, c'est très possible. Mais oui, c'est très possible.

**Mme Ghazal** : Donc, c'est possible que oui puis c'est possible que non.

**M. Bonnardel** : Bien, assurément. Si on veut avoir un portrait du nombre de véhicules inscrits qui sont de nature électrique ou à combustion, bien, le gouvernement a toute la légitimité de prescrire, donc, les documents et les renseignements qui devraient être fournis au ministre, à la commission, à la société. Donc, oui, c'est des renseignements qui pourraient être importants pour la suite, pour évaluer l'évolution, donc, du nombre de véhicules qui sont de nature hybride ou électrique dans le futur.

**Mme Ghazal** : J'entends dans la réponse du ministre beaucoup de conditionnel : si on veut avoir cette information-là, on pourrait demander, par règlement, à la commission et à la SAAQ de demander cette information-là. Pourquoi est-ce que c'est conditionnel? Pourquoi est-ce que le ministre ne veut pas avoir ces informations-là?

**M. Bonnardel** : Je n'ai jamais dit que nous ne souhaitions pas avoir ces renseignements, j'ai dit que nous avons toute la légitimité. C'est indiqué à l'article 138 que «le gouvernement peut», «le gouvernement peut», c'est nous, le gouvernement. Donc, nous pouvons demander les renseignements qui seraient importants dans la suite des choses, dans notre Politique de mobilité durable, pour démontrer et voir de quelle façon ce transfert vers le véhicule à combustion, vers le véhicule hybride ou électrique se fait.

**Mme Ghazal** : J'essaie juste... J'aimerais, en fait, être convaincue par le ministre, pour quelle raison est-ce qu'il pourrait la demander ou il pourrait ne pas la demander par règlement... pour quelle raison il pourrait ne pas demander ça par règlement, en fait?

**M. Bonnardel** : Mme la députée, ça m'intéresse de savoir la progression du nombre de véhicules. Alors, j'ai toute la légitimité, par règlement, pour demander aux répondants : Quels sont les véhicules que vous avez, le nombre et la sorte? Pourquoi je ne le ferais pas quand j'ai une politique de mobilité durable, j'ai des objectifs à atteindre aussi? C'est dans les enjeux du gouvernement de se dire : L'objectif de 100 000, nous devons l'atteindre pour 2020, on a d'autres objectifs pour 2025. Il va de soi que le ministère souhaitera être informé de l'évolution de cette politique et, surtout, de Roulez vert puis de voir si, oui ou non, cela fonctionne toujours avec les incitatifs fiscaux qu'on met de l'avant pour inciter les gens... plus les incitatifs fiscaux du ministère des Transports pour inciter les flottes de véhicules de taxi à transformer leurs flottes en véhicules électriques.

• (15 h 30) •

**Mme Ghazal** : J'entends le ministre dire que ça l'intéresse, qu'il veut avoir cette information-là, mais que ça se peut que ça se retrouve dans le règlement puis ça se peut que non. Donc, ici, moi, j'offre l'opportunité du ministre... Je vous crois sur parole, là, comme... Je vous crois, je sais que ça vous intéresse puis vous voulez avoir l'information, vous voulez savoir si vos objectifs vont être atteints, mais on n'a aucune garantie que ça va être dans le règlement, ça se peut que

oui, ça se peut que non, vous ne dites ni oui ni non, donc, mais ça se peut. Mais l'information vous intéresse. Donc, pour l'obtenir, qu'est-ce que ça changerait... ou à qui ça pourrait déranger de fournir l'information puis que ce soit écrit dans le projet de loi, puisqu'on pose la question d'avoir le nombre d'automobiles?

**M. Bonnardel** : Vous savez, un jour, Mme la Présidente, nous n'aurons plus besoin de se questionner sur le nombre de véhicules inscrits, un jour.

**Une voix** : Toutes les autos vont être électriques.

**M. Bonnardel** : Et voilà. Et voilà. M. le député de La Pinière m'enlève les mots de la bouche. Un jour, ces véhicules seront tous électriques.

Alors, par règlement, je peux demander l'évolution. Je ne vois pas pourquoi je ne le ferais pas quand on a des politiques à atteindre et on a des éléments, des incitatifs fiscaux pour se dire : Bien, voici où on en est rendus. Quelle est l'évolution? Par règlement, c'est beaucoup plus flexible, pour nous, de dire : Bien, donnez-nous les informations que nous souhaitons avoir. Pourquoi je ne souhaiterais pas avoir ces informations?

Ne doutez pas, Mme la députée, que... Ce n'est pas parce que je n'accepte pas votre amendement que, de l'autre côté, ça ne m'intéresse pas.

**Mme Ghazal** : Mais moi, je suis très contente de vous entendre, que ça vous intéresse puis que vous voulez avoir l'information, puisque vous convenez que, si on veut savoir si on atteint l'objectif, il faut qu'on obtienne des informations, si on est réaliste et pragmatique, comme vous le dites.

Donc, est-ce que le ministre peut s'engager... parce qu'on est tous, ici, de bonne foi, est-ce qu'il peut s'engager que, dans le règlement, il va demander cette information-là, de savoir quel est le nombre de véhicules que les répondants mettent sur la route, de véhicules à essence, de véhicules hybrides, de véhicules hybrides rechargeables et de véhicules électriques? Est-ce que le ministre s'engage que cette demande sera dans le règlement du projet de loi?

**M. Bonnardel** : On devrait être capables de vous donner ça, selon le jour où nous allons adopter la loi. Il y a une période de transition d'un an. On pourra se donner une autre année ou à peu près pour évaluer le nombre de véhicules. Donc, d'ici 2020-2021, on devrait être capables de vous donner ça.

**Mme Ghazal** : Donc, ça ne sera pas demandé aux répondants?

**M. Bonnardel** : J'ai le pouvoir de le faire. J'ai le pouvoir de le faire, pourquoi je cacherais ça? J'ai le pouvoir, par règlement, de vérifier l'évolution de ce nombre de véhicules dans le règlement. Alors, si vous me dites... bien, premièrement, pas «si vous me dites», ça m'intéresse de savoir le nombre de véhicules électriques ou hybrides ou l'évolution de ce type de véhicules dans la flotte de taxis, ou autres, bien, j'ai la possibilité de le faire dans les règlements, j'ai toute la légitimité de le faire.

**Mme Ghazal** : Donc, vous allez le faire.

**M. Bonnardel** : Bien, ça va de soi! Ça va de soi, ça va de soi que c'est un défi de société que nous avons, demain matin, c'est un défi de transformer les comportements, transformer... quand je dis comportements, les chauffeurs de taxi, ceux de transport rémunéré et même M., Mme Tout-le-monde qui nous écoutent, les amener à se dire : Il y a des véhicules électriques, là, est-ce que ce modèle vous convient, le coût, les incitatifs fiscaux que le gouvernement met en place? C'est le défi que nous avons, c'est le défi que vous avez. Je vous ai dit ce matin : La lutte aux changements climatiques, ce n'est pas juste Québec solidaire, là, c'est nous aussi, c'est eux aussi.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Mme la députée de Mercier, on va laisser M. le député de...

**Mme Ghazal** : Je voulais juste dire que c'était de la musique à mes oreilles, ce que le ministre dit.

**M. Barrette** : Le problème, Mme la Présidente, c'est que la musique est encore dans une boîte, puis, la boîte, on ne l'a pas achetée encore, puis on n'est pas sûr que, quand on va ouvrir le couvercle, ça va être même de la musique qu'on va entendre.

Mme la Présidente, je vais rappeler à l'actuel ministre que, lorsqu'il était dans l'opposition, là, lui, ses collègues, son chef ont bombardé le gouvernement en place, dont je faisais partie, d'une infinité de questions qui finissaient toujours par oui ou non. Là, la question qui est posée, elle est terriblement simple, là. Alors, le ministre, pourquoi il refuse de dire dans le micro : Oui, je vais le faire. C'est quelque chose de bien simple : Oui, dans le règlement, je vais m'assurer qu'il y aura un décompte des véhicules selon les paramètres qui sont écrits là. C'est simple, simple, simple, là, il peut juste le dire, là, on peut le pratiquer ensemble, on prend une respiration : Oui, je vais le faire.

**La Présidente (Mme Grondin)** : ...M. le député de La Pinière, je vous invite à...

**M. Barrette** : J'ai terminé mon intervention, je laisse le ministre prendre l'occasion de dire... Ça, ça va rassurer tout le monde.

**M. Bonnardel** : Oui, Mme la Présidente...

**M. Barrette** : ...je vais le faire.

**M. Bonnardel** : ...dans le règlement, je souhaiterais avoir, donc, ces informations. Alors, voilà. Mais là, Mme la Présidente, j'ai toute la légitimité, à l'article 138, de le demander. Il est certain que, pour nous, c'est important d'avoir ces informations. Alors, oui, je le veux, je le demanderai.

**Des voix** : Ha, ha, ha!

**M. Bonnardel** : Est-ce que ça vous va?

**M. Barrette** : Ah! Mme la Présidente, pour être certain, est-ce que, dans le cas présent, «demanderai», ce sera un synonyme de «ferai»?

**M. Bonnardel** : C'est le gouvernement, hein, ce n'est pas moi, il ne faut pas oublier, là, c'est le gouvernement.

**M. Barrette** : Bon. Donc, on comprend, là, que ça va y être.

**Une voix** : Sous réserve...

**M. Barrette** : Sous réserve de quoi?

**Une voix** : ...

**M. Barrette** : C'est une mauvaise... Ah! franchement!

**La Présidente (Mme Grondin)** : Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Mme la députée...

**Mme Ghazal** : Bien, moi, je veux juste dire...

**La Présidente (Mme Grondin)** : ...de Merci.

**Mme Ghazal** : Oui, Mme la Présidente. Je suis juste très contente d'entendre le ministre dire que mon amendement va de soi. C'est ça qu'il dit. Ce qui est demandé dans l'amendement, bien, il va de soi. C'est clair. C'est juste que ce n'est pas écrit dans le projet de loi. Puis il nous fait une promesse de, oui, je le veux, je veux le mettre, que le gouvernement veut le mettre dans le règlement. C'est une promesse. Là, il faudrait comme... Il pourrait juste faire un petit pas. Ce n'est rien, ce n'est même pas un pas. C'est juste avancer un peu pour dire : Bien, on va le mettre dans le projet de loi, puis ça va être juste écrit exactement ce qu'il souhaite, ce qu'il désire, ce qu'il veut avoir. Ce pas-là est minuscule. Il ne demande aucun effort. J'aimerais savoir pour quelle raison vous ne nous ferez pas plaisir, M. le ministre, vous ne ferez pas plaisir à tout le monde qui demande d'avoir l'électrification des transports?

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

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, parce que, dans la loi, ça ne sert à rien de l'écrire. Le gouvernement peut demander. Nous le demanderons. Et je peux dire à la députée : Suite à la transition de l'adoption de la loi versus la mise en application, il se passera un an. Les répondants vont définir le modèle et vont demander les acceptations. On aura peut-être une période de six mois, un an où on pourra, par la suite — on va le faire — demander, donc, le nombre de véhicules inscrits et le type de véhicules. Il me fera plaisir de donner cette liste à la députée quand on pourra le faire. Quand on aura établi les règlements, on aura établi aussi la liste de ces véhicules.

**Mme Ghazal** : ...monsieur... Voyons, excusez-moi. M. le ministre dit qu'on va le faire et que, dans le fond, ça ne sert à rien d'avoir ça puisque ça sera écrit dans le règlement. Mais c'est vraiment... Dans le projet de loi, ce qui est important, c'est de rendre explicite ce qui est, pour le ministre, implicite ou qui le sera, explicite, dans le règlement, un peu comme d'autres amendements qui ont été acceptés puis que j'avais amenés. Donc, juste de le rendre explicite dans la loi, ça serait vraiment... ce n'est pas un pas si géant.

J'essaie d'être convaincue, mais je n'arrive pas à être convaincue pour quelle raison ça ne serait pas explicite, puisque c'est l'intention du ministre et que ça sera dans le règlement. Parce que M. le ministre dit : Oui, je le veux bien. On pourrait sceller l'entente et le mettre directement dans la loi, tout simplement.

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

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, dernière réponse. Je l'indiquerai dans le règlement et je fournirai les réponses, suite aux demandes que nous aurons, aux futurs répondants pour le nombre de véhicules qui seront inscrits et ce type de véhicules.

**Mme Ghazal :** Juste pour comprendre l'intention du ministre, le fait que ça va être dans le règlement, est-ce que c'est parce qu'il va y avoir d'autres demandes qui vont être faites aux répondants par rapport aux véhicules qui ne sont pas à essence, des demandes peut-être plus ambitieuses? Est-ce qu'il va y avoir d'autre chose qu'uniquement le nombre?

Est-ce que c'est pour ça, parce qu'il est en train de préparer quelque chose qui sera écrit dans le règlement pour, oui, avoir les quantités de véhicules qui ne sont pas à essence, à essence et les autres, ou parce qu'il veut aussi demander d'autres informations, peut-être d'autres mesures incitatives pour que ceux qui, finalement, ont 100 % de leurs flottes qui seraient à essence... pour les inciter, par règlement, à aller plus loin?

**M. Bonnardel :** Bien, il sera intéressant... il serait intéressant, par la suite, de voir quels chauffeurs de taxi ou de transport rémunéré... quelles sortes de véhicules ils utilisent. Est-ce qu'il y a des véhicules plus populaires qui sont utilisés? Ça peut être une information intéressante. Est-ce qu'il y a encore... Je ne sais pas, je dis peut-être une folie, mais est-ce qu'il y a des véhicules sport qui peuvent être utilisés pour le transport par taxi ou transport rémunéré? C'est toutes des informations... des vans, limousines disponibles? C'est toutes des choses, je pense, qui pourraient être intéressantes pour évaluer le portrait du parc automobile inscrit par les répondants et les chauffeurs de taxi.

**Mme Ghazal :** Donc, je vois que le ministre veut avoir beaucoup d'informations des répondants par rapport aux automobiles, autres que seulement le nombre maximal, comme c'est écrit dans la loi. Je comprends qu'il y en a beaucoup, mais moi, je trouve que c'est une occasion de le mettre dans le projet de loi. Parce que, dans le projet de loi, on a dit qu'on ne veut pas que cette loi-là aille à l'encontre du développement durable. Donc, c'est une occasion d'avoir quelque chose de concret qui démontre cette volonté-là. Puis vous avez l'intention de le faire. Donc, au lieu de retarder ça dans le temps, on peut le faire aujourd'hui.

• (15 h 40) •

**M. Bonnardel :** Je l'ai mentionné, Mme la Présidente, on peut aller... j'irai plus loin que l'amendement. Au-delà des véhicules de type hybride, hybride rechargeable ou électrique, il est important, pour moi, d'avoir un portrait global de la flotte de véhicules ou du parc de véhicules. Alors, je l'ai mentionné, le gouvernement peut demander ces informations. Nous le ferons, pour avoir un portrait global de cette flotte et de voir, dans une certaine mesure, la popularité que certains véhicules pourraient avoir dans la flotte de taxis ou de transport rémunéré par personne, pour peut-être évaluer ou prendre des décisions futures sur des aides spécifiques à certains véhicules, peut-être.

**Mme Ghazal :** Donc, si le ministre veut aller plus loin ou le gouvernement veut aller plus loin par règlement que seulement ce qui est mentionné, les trois types de véhicules qui sont mentionnés ici, peut-être qu'il pourra avoir aussi un sous-amendement à mon amendement, en ajoutant tous ces autres aspects dont le gouvernement est curieux de savoir... pour savoir quelle est la caractérisation de la flotte de véhicules des répondants.

Est-ce que ça serait quelque chose d'envisageable pour le ministre d'ajouter les autres informations qu'il aimerait avoir mais ici, dans le projet de loi, au lieu de réserver les bonnes surprises pour plus tard? Est-ce que ça serait quelque chose d'envisageable?

**M. Bonnardel :** Je ne peux pas, Mme la Présidente, empêcher la députée de déposer tous les amendements qu'elle souhaite. Maintenant, j'ai mentionné pourquoi je refuserai son amendement. Je refuserai tout autre amendement qui aura les mêmes principes que celui-ci.

**Mme Ghazal :** Donc, ce que j'entends bien, c'est que vous allez refuser n'importe quel amendement qui a un lien avec le principe de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone? Est-ce que c'est ce que j'ai entendu?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, on joue avec les mots, là. J'ai dit que je refusais l'amendement où on indique aux répondants de donner le nombre d'automobiles inscrites, de type hybride, hybride rechargeable ou entièrement électrique, parce que nous pouvons le faire par règlement. Nous irons plus loin que l'amendement, parce que, pour moi, je souhaite obtenir l'éventail, donc, du portrait du parc automobile des répondants, des chauffeurs de taxi. Alors, comme j'ai mentionné, on a toute la légitimité de le faire, le gouvernement peut le faire à l'article 138. C'est pour ça que je n'accepte pas son amendement.

**Mme Ghazal :** En fait, là, ce que je comprends, c'est qu'il... ce n'est pas que le ministre n'accepte pas l'amendement, il accepte ce qui est écrit dessus, il ne veut juste pas qu'il soit ici, dans le projet de loi. Il voudrait que ça soit dans le règlement. Donc, l'amendement, il n'accepte pas qu'il soit ici, mais il accepte le contenu.

C'est très, très décevant. Ça aurait été une belle opportunité de démontrer de quelle façon est-ce que les principes qu'on a adoptés par rapport au développement durable et de la réduction de l'empreinte carbone... comment est-ce qu'on peut les... c'est-à-dire comment est-ce qu'elles seraient traduites par des mesures concrètes dans le projet de loi. En ce moment, on n'a rien, on a juste des vœux pieux. Mais je suis quand même contente d'avoir entendu le ministre mentionner son intention de le marquer dans le règlement. C'est déjà un pas, de le marquer dans le règlement, de demander l'information pour qu'on puisse savoir, au moins, avoir des indicateurs pour savoir où nous en sommes pour la flotte de véhicules des répondants. Merci.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il d'autres interventions concernant l'amendement numéro... à l'article 28? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement de l'article 28 est adopté?

**Des voix :** ...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, l'amendement est rejeté sur division. Y a-t-il d'autres interventions concernant l'article 28? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 28 est adopté?

**Des voix :** Adopté sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, l'article 28 est adopté sur division. L'article 29. M. le ministre, s'il vous plaît.

**M. Bonnardel :** Donc, l'article 29, Mme la Présidente : «La demanderesse joint à sa demande d'autorisation :  
«1° la liste mentionnant les noms et les coordonnées des personnes visées au paragraphe 2° du premier alinéa de l'article 26;

«2° le curriculum vitae de ces personnes;

«3° l'un ou l'autre du certificat d'absence d'antécédent judiciaire ou de la liste des antécédents judiciaires délivré par un corps de police en vertu de l'article 13 concernant toutes ces personnes;

«4° le cas échéant, une reproduction des états financiers audités de la demanderesse pour son plus récent exercice terminé;

«5° un plan d'affaires pour une durée minimale de trois ans qui décrit :

«a) l'implication de la demanderesse dans le système de transport envisagé;

«b) tout moyen pour solliciter les chauffeurs et obtenir les automobiles nécessaires à ce système;

«c) tout moyen utilisé pour répartir les demandes de course entre des chauffeurs, notamment celui permettant à la personne qui demande une course d'en connaître par écrit le prix maximal et d'y consentir avant que le chauffeur ne soit informé de la demande;

«6° tout autre document que peut prévoir un règlement du gouvernement;

«7° les frais d'étude de la demande et les droits déterminés par ce règlement.»

L'article 29, donc, expose, quant à lui, les différents documents qui devront accompagner la demande d'autorisation d'un système de transport. Entre autres choses, la demanderesse devra fournir à la Commission des transports du Québec le nom et les coordonnées de ses administrateurs et dirigeants, les renseignements relatifs à leurs antécédents judiciaires, un plan d'affaires de même qu'un explicatif des moyens qu'elle entend mettre en oeuvre pour répartir les demandes de courses entre les chauffeurs. Par ailleurs, la demande devra être accompagnée des documents relatifs aux antécédents judiciaires des administrateurs et dirigeants, des frais d'étude ainsi que des droits fixés par règlement.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des interventions?

**M. Barrette :** Oui, Mme la Présidente, j'en ai. Honnêtement, là, c'est parce que... Bon, le ministre nous avait annoncé qu'on allait parler de ça là. C'est correct. Alors, pour ce qui est du premier alinéa, évidemment, il n'y a rien d'autre à dire. Maintenant, pour ce qui est des paragraphes, je vais aller directement au paragraphe 3°. Donc, on comprend que c'est la même demande... pas «paragraphe»... Oui, paragraphe 3°. Bien oui, c'est le paragraphe 3°.

**Une voix :** ...paragraphe par paragraphe?

**M. Barrette :** Oui, on peut faire ça, là. Je suis d'accord, là. Je n'ai rien à dire, Mme la Présidente, sur le paragraphe 1°.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Est-ce qu'il y a... Non? D'autres interventions sur le paragraphe 1°? Paragraphe 2°?

**M. Barrette :** Très bien. Alors, ça m'amène à, justement, poser une question que je n'avais pas prévue. Je remercie le ministre et son équipe de m'avoir éveillé à cette question-là. Alors, deuxième paragraphe : «Le curriculum vitae de ces personnes», les personnes visées au paragraphe 2° du premier alinéa de 26... Juste un instant, Mme la Présidente, je vais aller voir 26 pour être certain que j'ai une bonne compréhension de l'affaire.

(Consultation)

**M. Barrette :** Juste pour qu'on me rappelle une chose, là, alors, dans le paragraphe 2°, ce sont les administrateurs et les dirigeants, qui sont définis dans le dernier alinéa. Ça va? Très bien. Alors, je n'ai pas d'autre commentaire sur le paragraphe 2°.

Le paragraphe 3°. Alors donc, j'en revenais à ça. Donc, le paragraphe 3°, on comprend, là, qu'il y a une demande qui doit être faite, là, comme pour les chauffeurs, pour ce qui est du certificat d'absence d'antécédent judiciaire. C'est la même obligation que pour les conducteurs, les chauffeurs?

**M. Bonnardel :** Oui.

**M. Barrette :** C'est bon, ça. Maintenant, là, là, est-ce que c'est l'un ou l'autre du certificat d'absence d'antécédent... ou de la liste des antécédents judiciaires? Je comprends donc que ça comprend tout le monde, à 2°, donc tout le monde à 26, dans le dernier alinéa?

**M. Bonnardel** : Oui.

**M. Barrette** : Ça fait que, là, c'est patte blanche, là, pour tout le monde, tout le monde, tout le monde, à toutes fins utiles, sauf la personne qui fait l'entretien ménager?

**M. Bonnardel** : Sauf de la personne qui?

**M. Barrette** : Je veux dire, c'est l'administrateur...

**M. Bonnardel** : Ah oui.

**M. Barrette** : C'est tout le monde qui a une implication dans l'organisation fonctionnelle, là, économique, je dirais, de l'organisation.

**M. Bonnardel** : Oui.

**M. Barrette** : O.K. Là, ce qui m'étonne... Bon, dans le paragraphe 4°, ça, je comprends. C'est en lien ou, du moins, c'est similaire à ce que j'avais soulevé la dernière fois, là, à l'autorisation initiale, étant la structure financière. Là, quand j'ai dit : La structure financière, le ministre m'a dit : Bien, c'est un bilan. Et j'avais rétorqué : Oui, mais un bilan... Au jour zéro, il n'y a pas de bilan. Là, le ministre, là, ça n'a pas été parfaitement clair ou je n'ai pas nécessairement compris. Mais là on arrive au paragraphe 5°, là, puis je vais laisser... On va terminer le paragraphe 4°.

**La Présidente (Mme Grondin)** : ...je veux juste m'assurer que les autres députés soient...

**M. Barrette** : Oui, c'est ce que j'allais dire.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Parfait.

**M. Barrette** : Assurons-nous qu'on termine les deux précédents, là.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Merci. Donc, il n'y a pas d'intervention pour les paragraphes précédents? Parfait.

**M. Barrette** : Vous voyez, Mme la Présidente, on est en communication totale.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Oui.

**M. Barrette** : Alors là, on arrive au paragraphe n° 5. Là, c'est : «Un plan d'affaires pour une durée minimale de trois ans qui décrit»... ce qui vient après. Si on nous demande ça, un plan d'affaires, là, est-ce que ça veut dire qu'il y a une réautorisation à tous les trois ans? Ou ça, c'est initial?

**M. Bonnardel** : C'est initial.

**M. Barrette** : Puis ça n'arrive plus après?

**M. Bonnardel** : Ça n'arrive plus après.

**M. Barrette** : Ah bon! Est-ce que, sur le plan...

• (15 h 50) •

**M. Bonnardel** : À moins que le modèle d'affaires qui définit un territoire autorisé change ou souhaite être changé par le répondant ou s'il y a augmentation du nombre de véhicules, nécessairement, parce que tu demandes un plus grand territoire.

**M. Barrette** : Là, là, Mme la Présidente, il va falloir que le ministre prenne quelques minutes pour m'expliquer ce qu'il vient de dire, parce que là... Il ne m'a pas perdu complètement, mais ça a soulevé beaucoup de points d'interrogation dans mon esprit, là.

**M. Bonnardel** : Alors, le répondant fait une demande pour le territoire de Montréal seulement.

**M. Barrette** : Une première.

**M. Bonnardel** : Une première, une première demande pour le territoire de Montréal et il dit : J'aurai 1 000 véhicules sur Montréal, j'aurai un nombre de chauffeurs — là, je donne des chiffres comme ça, là — un nombre de chauffeurs x, je demande donc d'être accrédité comme répondant. Le modèle d'affaires ou le plan d'affaires explique que, sur trois ans, c'est Montréal. Au bout de deux ans, on veut aller à Laval, on va faire une autre demande à la CTQ avec les mêmes règles

d'explication ou d'autorisation qui disent : Bon, O.K., vous voulez aller à Laval, maintenant, vous avez la possibilité d'avoir une autorisation...

**M. Barrette :** Moi, Mme la Présidente, c'est là que je ne suis pas le ministre, là, parce que ça, c'est une demande d'autorisation. On a lu dans les articles précédents que la demande d'autorisation était liée spécifiquement à un territoire qui est à la discrétion du demandeur. Bon. Alors, le territoire qui devient éventuellement autorisé, il est fini dans les faits et il est fini au sens... il est fini et défini jusqu'à ce qu'il y ait une nouvelle demande. Si, je prends l'exemple du ministre, on part de Montréal, on va à Laval, c'est une nouvelle demande, là. Bon. Alors que, là, on parle d'un plan d'affaires pour une durée minimale de trois ans pour la demande en cours, pas pour une éventuelle deuxième demande. Ça, c'est pour la demande en cours pour un territoire défini. Si on change de territoire, le demandeur va recommencer à zéro.

**M. Bonnardel :** Voilà.

**M. Barrette :** Bien oui. Parfait! Alors, pourquoi un plan d'affaires pour une durée minimale de trois ans? Et pourquoi ce n'est pas... C'est quoi, l'essence, là? Et pourquoi ce n'est pas reconduit? C'est ça que je ne comprends pas. Le plan d'affaires, là, il est clair. En fait, le plan d'affaires... C'est parce qu'on mélange des concepts, là, il y a structure financière, il y a le bilan, là il y a un plan d'affaires. En quelque part, tout ça se chevauche, puis là on les sépare. C'est difficile à suivre, là. Alors, le plan d'affaires, là, dans l'esprit du ministre, qu'est-ce qui le différencie de la structure financière, des états financiers? C'est parce que, là, ici, il y a une collision des concepts.

**M. Bonnardel :** Structure financière, Mme la Présidente, si vous êtes une nouvelle société, une start-up, vous avez un capital-actions, vous démontrez un montant de flux monétaire, «cash flow», en anglais, pour être capable de démontrer que vous avez les reins solides pour démarrer, hein, ça, ça va de soi, vous êtes capable de fonctionner avec une masse de... une somme qui va être importante pour la suite de vos activités.

Puis, de l'autre côté, quand on parle d'un plan d'affaires, bien, on expose des revenus et des dépenses avec un certain nombre de courses, dans ce domaine, en tout cas. Alors, sur un plan de trois ans, on va dire : Bien, sur l'an 1, on s'en va là, l'an 2, on souhaite augmenter là, puis, l'an 3, on souhaite augmenter là. Alors, il est normal, pour toute nouvelle société qui vient s'installer au Québec ou qui est déjà installée au Québec, de dire : Bien, voici le plan que nous avons en tête, qui concorde nécessairement avec le territoire ou les territoires que l'on souhaite obtenir.

**M. Barrette :** Mme la Présidente, là, on reste un peu pas mal sur notre appétit, là. À la case départ, là, c'est un peu... Bon, la structure financière, on me dit : Ça nous renvoie au capital-actions, ce genre de chose là. O.K. Là, après ça, on a des états financiers qu'on doit dire... sortir à tous les x. Puis là on a l'obligation de déposer un plan d'affaires pour une durée minimale de trois ans. Si je prends les arguments du ministre, bien, ça m'amène à reprendre les arguments que j'ai utilisés ce matin, là : la plus grande compagnie, actuellement, qui fait ça est en difficultés financières. Rien que là-dessus, là, si on ne parlait pas de ladite compagnie, la logique voudrait qu'on lui dise non. Moi, je regarde ça, là, puis je regarde cette compagnie-là, là, elle est carrément en difficultés financières. Les deux grosses compagnies dans le monde, là, qui font ça, il y en a une actuellement qui est plus solvable que l'autre. Et le ministre nous dit que, pour donner l'autorisation, il faut regarder ça, la solvabilité de ladite compagnie. Moi, c'est comme si, à ce moment-là, ces paramètres-là, ils ne veulent rien dire, parce qu'on va la laisser rentrer pareil.

Est-ce que le ministre peut nous dire si, parmi les grands joueurs, à l'international, qui veulent s'établir au Québec, il y en a une qui n'est pas, actuellement, en difficultés financières?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, je veux juste corriger ce que j'ai dit tantôt, là, vite, vite. Je lui ai dit que le répondant devait recommencer à zéro une nouvelle demande, ce n'est pas le cas, à zéro, je l'expliquerai un peu plus loin, à l'article 39, là.

Mais, à la question du député, ce n'est pas à nous, ce n'est pas à la CTQ de juger le modèle d'affaires d'une société qui est cotée en bourse et qui démontre qu'elle a des pertes. Le modèle d'affaires est dévoilé sur un plan minimal de trois ans, qui démontre qu'elle peut faire le boulot et, encore une fois, répondre, donc, aux autorisations qu'elle souhaite... aux territoires qu'elle souhaite desservir. Ce n'est pas à la CTQ de commencer à évaluer si, oui ou non, la société est installée dans tel ou tel pays, est-ce qu'elle fait du... est-ce qu'elle paie ses impôts ou non. Il faut être capable de remplir ses obligations sur le plan d'affaires puis, de l'autre côté, d'avoir une structure financière qui permet de payer ses sommes au gouvernement et les sommes payées aux chauffeurs.

**M. Barrette :** Écoutez, Mme la Présidente, là, je ne veux pas mettre dans l'embarras le ministre, là, mais il nous a dit à plusieurs reprises, là, puis c'est ses mots à peu près à 90 % : On ne va quand même pas laisser rentrer un joueur, là, qui n'est pas viable. On va regarder ça pour voir si c'est viable. C'est ça qu'il nous a dit, là.

Laissez-moi, Mme la Présidente, vous citer la définition de la BDC, de la Banque de développement du Canada, sur la définition d'une structure financière. Alors : «La — je cite, Mme la Présidente, la BDC, là, sur son site Internet — structure financière est la combinaison de la dette et du capital-actions sur le bilan d'une entreprise. Elle indique dans quelle mesure une entreprise est financée par les créanciers et les propriétaires et permet également d'évaluer le coût du capital de l'entreprise, à savoir combien coûte le capital de l'entreprise aux propriétaires.» Donc, combinaison de la dette et du capital-actions du bilan.

Au moment où on se parle, le plus gros joueur, là, qui existe sur le marché est non solvable, sur cette définition-là. Ils ont une dette immense, ils ont un capital-actions qui... on le sait, c'est quoi, puis leur bilan est négatif. Rien que là-dessus,

là, si ça a une signification vis-à-vis d'éventuelles décisions souhaitées par la loi, de la manière qu'elle a été écrite et appuyée par les propos du ministre qui nous dit que, si ça a l'air fou, on ne va pas les laisser rentrer, parce qu'on ne va pas faire rentrer quelqu'un qui n'est pas viable, bien, le plus gros joueur, actuellement, il ne devrait même pas s'établir au Québec. Est-il, peut-être, établi, qui sait? Je ne nommerai personne, mais il n'en reste pas moins que c'est ça. Et, moi, là, quand je regarde ça, parce que je suis ça, là, quand je regarde les gros joueurs sur la planète, là, et les moyens joueurs, ils sont presque tous dans une situation difficile. Alors là, je me demande pourquoi qu'on met ça là. Je ne le vois pas, d'une part, et puis... Bien, en fait, je le vois. Je m'excuse, je le vois. Mais, si on n'est pas pour agir en fonction de ça, qu'est-ce que ça donne de le mettre là? Si ça va être oui de toute façon, ça devient un critère de rien du tout.

• (16 heures) •

Maintenant, sur ce qui est de l'élément du plan d'affaires pour une durée minimale de trois ans, bien, le plan d'affaires qui décrit un certain nombre de choses, il n'y en a pas une tonne, là, qui sont là, bien, si on demande un plan d'affaires pour une période de trois ans, c'est parce qu'on veut avoir l'assurance que c'est viable pour au moins trois ans et qu'on va regarder dans trois ans si ça vit correctement. Alors, si on va regarder dans trois ans, il doit bien y avoir une conséquence en quelque part, et je n'en vois pas, de conséquence. Parce que, moi, le ministre, il peut m'expliquer ça... Puis là les trois ans, Mme la Présidente... Qu'on soit clair, là, le ministre me répond par : Montréal, déménagement à Laval. Ça n'a rien à voir. Cet article-là, il suit 27, 28. 27, 28, ce sont pour des autorisations en bonne et due forme, qui se limitent à un territoire et qui ne font référence d'aucune manière à un déménagement. Alors, le plan d'affaires pour une durée minimale de trois ans, il est lié au territoire. C'est clair qu'il est lié au territoire. Il n'y a pas de référence implicite ou explicite à un déménagement.

Alors, si on demande ça, là : Monsieur et madame, la compagnie Unetelle, vous avez dessiné sur la région de Québec le territoire que vous voulez couvrir, parfait, on vous le donne, et on va... vous devez nous donner votre situation financière, vos états financiers, vos bilans et un plan d'affaires, qu'est-ce qu'on fait dans trois ans? Et je pense que le ministre nous a dit précédemment qu'il n'y a pas de réautorisation. Alors, il y en a-tu une, réautorisation? Le plan d'affaires, là, sur trois ans, il est comme ça juste de même ou c'est du même niveau que la structure financière puis ça va être traité de la même manière que les grandes compagnies qui veulent s'établir et qui sont aujourd'hui déficitaires à outrance? J'aimerais juste comprendre plus la finalité et les conséquences implicites ou explicites d'avoir mis ça dans le projet de loi.

Moi, Mme la Présidente, si on me demande de déposer un plan d'affaires, là, mettons qu'il y a un banquier qui serait un créancier, là, je suis convaincu que le créancier va venir me voir dans trois ans pour me dire : Bon, bien, finalement, comment ça va, ton affaire? Surtout si je suis un gars à risque. Si moi, là, je suis dans une situation financière pour laquelle la banque prend un risque, là, elle va venir voir. Et là, là, au moment où on se parle, il y a du risque. Alors, elle va venir voir.

Mais là ce que je comprends, c'est qu'on ne viendra pas voir, à moins qu'il y ait un déménagement. Mais il n'y a pas de déménagement de prévu là-dedans. Et je ne veux pas que le ministre me réponde ça. Je lui parle de la vie de l'autorisation qui est donnée pour un territoire donné. Alors, est-ce que le ministre peut nous éclairer?

**M. Bonnardel** : Mais certainement, Mme la Présidente. La CTQ ne sera pas là pour juger de la viabilité, est-ce que la société fera des sous dans trois ans ou en perdra, des sous. Je peux vous donner l'exemple de Téo Taxi. Téo Taxi aurait assurément été un répondant si la loi avait existé. Qui aurait pu prédire que Téo Taxi allait fermer? Ce n'est pas à la CTQ de définir si, oui ou non, vous avez un modèle qui ne tient pas la route ou qui risque de la tenir selon ce que vous avez comme structure de dépenses. Le plan d'affaires est défini selon le territoire que le répondant veut servir. Avec ce plan d'affaires, on va s'assurer que les liquidités à la structure financière sont disponibles pour être capable de répondre aux engagements qu'une société doit avoir vis-à-vis la Loi sur les impôts et même ses chauffeurs.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, on se perd en conjectures, là. Moi, ce n'est pas moi qui ai prononcé les mots, là. Le ministre a dit... Il l'a dit, là, quand je posais des questions sur 27, 28 : Oui, mais on va regarder ça; on ne va quand même pas laisser passer quelqu'un qui n'est pas viable. Ce n'est pas moi qui l'ai dit, là. C'est le ministre qui l'a dit. Bien, O.K. Là, il nous dit que ça ne sert pas à ça. La CTQ ne va pas regarder ça. Alors, elle ne va pas regarder ça pendant que la société opère. Elle va regarder ça quand elle va lui donner son autorisation, mais ce n'est pas à elle de juger si c'est une bonne raison de ne pas donner l'autorisation. Là, on se perd, là. On se perd vraiment, vraiment.

Puisqu'on est perdus, posons la question qui reste : À quoi ça sert? Ça sert à qui, ça, ces clauses-là? Ça sert à quoi? On met une clause. Ça sert à quoi?

**M. Bonnardel** : Le député peut essayer de faire le portrait économique de n'importe quelle société en ce domaine dans le monde présentement, c'est son plein droit. Ce qui est important pour nous, c'est d'être capables d'avoir minimalement un plan d'affaires qui explique sur une durée de trois ans quel est le modèle que vous souhaitez implanter sur un territoire x que vous avez défini. Est-ce que ça tient ou ça peut tenir la route, hein? C'est la question que la CTQ va se poser. De l'autre côté, il y a une structure financière avec des liquidités, flux monétaires qu'on va être capable d'évaluer pour se dire : Vous semblez avoir les reins assez solides pour démarrer. Ce qui va se passer dans deux ans, trois ans... Puis je redonne l'exemple de Téo Taxi, je suis persuadé que tout le monde a regardé ça au début et s'est dit : C'est viable. Allez-y. Trois ans plus tard ou quatre ans plus tard à peine, la société n'existe plus.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, là, dans les cinq dernières minutes, là, on a eu une chose et son contraire, là. Il nous a dit, le ministre : Ce n'est pas à la CTQ de déterminer si c'est viable. Puis là il vient de nous dire que la CTQ va regarder si c'est viable. À la question que je dis, là : Ça sert à quoi?, là le ministre nous dit : Bien, il faut avoir un plan d'affaires minimal pour voir... Mme la Présidente, est-ce qu'il y a un règlement qui est appelé, là?

**La Présidente (Mme Grondin) :** On va vérifier.

**M. Barrette :** Bien, on m'interrompt, là.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Voulez-vous y aller?

**M. Reid :** Au 35.6°, on impute des motifs au ministre, actuellement.

**M. Barrette :** Lesquels, Mme la Présidente? Quels motifs ai-je imputés?

**M. Bonnardel :** Il me fait dire ce que je n'ai pas dit.

**M. Barrette :** Hein?

**M. Reid :** Il fait dire ce qu'il n'a pas dit, le ministre. Alors, vous lui prêtez des mots, M. le député.

**M. Barrette :** Mais je n'ai pas imputé de motifs.

**M. Reid :** Vous prêtez des mots au ministre, des motifs.

**M. Barrette :** Mais, Mme la Présidente, je cite quasiment verbatim ce qu'on me dit, là. À ce moment-là, pour que ce soit clair, je vais reposer les questions, puis on va prendre des notes.

Mme la Présidente, à quoi sert les éléments, notamment le plan d'affaires, la structure financière, que le ministre met dans ces articles, 27, 28, 29?

**M. Bonnardel :** Je répète ce que j'ai expliqué voilà quelques secondes, Mme la Présidente. Dans le plan d'affaires, on va être capable d'évaluer, donc, le modèle d'affaires que la société répondant souhaite implanter sur le territoire québécois, dans un territoire ou une région qu'elle souhaite desservir. Et, de l'autre côté, la structure financière démontrera, nécessairement, s'il y a des liquidités suffisantes, cash-flow monétaire suffisant pour être capable de payer ses futures... pas contributions, mais droits à la société, à la Loi sur les impôts, s'il y a lieu, et à ses chauffeurs.

**M. Barrette :** Alors donc, je comprends du ministre que la CTQ va avoir le pouvoir et le devoir de ne pas autoriser un système si financièrement elle n'est pas viable.

**M. Bonnardel :** Oui.

**M. Barrette :** Oui. Bon. Oui! Donc, ça sert à déterminer la viabilité. Ce qui est le contraire de ce qui a été dit dans les dernières séances. Parfait.

Alors, je repose ma question : Au moment où on se parle, à quoi s'attend le ministre? Là, ce qu'on constate, et selon les définitions retenues, même par le gouvernement fédéral... C'est eux autres, l'impôt, là, le roi de l'impôt, là. Eux autres disent : Ça, là, hein, c'est la dette, le capital-actions, et ainsi de suite. Une compagnie, là, qui est très endettée, qui, au moment où on se parle, a des difficultés, est-ce que je comprends du ministre qu'il s'attend à ce qu'une telle compagnie soit refusée?

**M. Bonnardel :** Non.

**M. Barrette :** Non. Ah bon. Alors, Mme la Présidente, qu'est-ce qui fait la différence entre quelqu'un qui est endetté et à qui on dit oui et quelqu'un qui est endetté auquel on dit non? Ça va être quoi, le critère de distinction entre les deux?

**M. Bonnardel :** M. le député, vous pouvez avoir un taux d'endettement très élevé dans une société et un flux monétaire encore important. Vous pouvez vous refaire financer, même, par la suite, un appel à la bourse, même, pour augmenter vos flux monétaires. Alors, la CTQ n'a pas évalué ça, là... n'a pas à évaluer ça. Comprenez-moi bien, là, on a besoin du plan d'affaires, d'une structure qui démontre qu'on a les liquidités pour le faire. Suite à ça, l'autorisation est donnée.

**M. Barrette :** Alors, Mme la Présidente, c'est quand même absolument extraordinaire, et je ne passerai pas des heures là-dessus, là, mais on est dans le deux poids, deux mesures. Des fois, il y a du monde qui regarde ce projet de loi là, là, et il y a des gens qui se demandent si le projet de loi, il n'est pas taillé sur mesure pour une compagnie ou deux compagnies. Puis, les gens qui regardent ça, je commence à les comprendre pas mal, pas mal, pas mal. Mais, qu'est-ce que vous voulez, il ne faut pas que je prête des intentions au ministre, je ne le ferai pas aujourd'hui, parce que ce serait vraiment inapproprié. Alors, je ne lui prêterai pas d'intentions, mais ça laisse quand même un arrière-goût quand on a ces débats-là. Alors, même si le ministre me répond très franchement, là, je ne lui reproche pas ça. Je dis simplement que les apparences sont contre le projet de loi.

Alors, Mme la Présidente, j'aimerais que le... Parce que ça, c'est un peu étonnant, là, c'est vraiment amusant, là, comme critère, là. Le sous-paragraphe a du paragraphe 5°, là, puis on va faire a, b, c d'une shot, là, «l'implication de la demanderesse dans le système de transport envisagé». L'implication de la... j'espère qu'elle est impliquée, la demanderesse,

là. Ça veut dire quoi, ça? C'est des mots creux, là. C'est quoi, ça, «l'implication de la demanderesse dans le système de transport envisagé»? La demanderesse veut faire affaire dans un système de transport envisagé, là. Son implication, j'imagine qu'elle est maximale. Qu'est-ce qu'il veut dire par «l'implication»? C'est quoi, les critères d'évaluation de ça?

**M. Bonnardel** : «L'implication de la demanderesse dans le système de transport envisagé.» Vous comprendrez qu'il y a des ressources humaines impliquées dans n'importe quelle société qui se définit comme répondant et qui va nécessairement, encore une fois, être impliquée dans ce système de transport, au bénéfice de ses chauffeurs.

• (16 h 10) •

**M. Barrette** : Mme la Présidente, est-ce que c'est possible d'avoir un système qui n'a pas de ressources humaines? Si la définition, c'est : Avoir des ressources humaines, ça peut... On peut-u avoir un système sans ressources humaines, surtout de transport? Bon, je comprends qu'on va avoir des véhicules autonomes un jour, là. Mais là, écoutez, là, qu'on me donne une explication plus substantielle que ça, là.

**M. Bonnardel** : C'est au niveau de l'implication, M. le député.

**M. Barrette** : Mais oui, mais «au niveau de l'implication», Mme la Présidente, c'est quoi pour le ministre? Qu'est-ce qu'il veut dire par... Écoutez, là, je vais lire la phrase : «Le cas échéant, une reproduction des états financiers audités de la demanderesse pour...» Je m'excuse. «Un plan d'affaires pour une durée minimale de trois ans qui décrit l'implication de la demanderesse dans le système de transport envisagé.»

On a une demanderesse qui veut faire un système de transport puis là on doit décrire l'implication de la demanderesse. Moi, je le prends par l'absurde, là. Qu'on m'explique, là... qu'on me donne un exemple de refus sur la base de la non-implication de la demanderesse qui veut avoir l'autorisation d'opérer un système dans lequel, apparemment, elle ne s'impliquera pas. Ce n'est quand même pas pire.

**M. Bonnardel** : L'implication de la demanderesse, Mme la Présidente, peut être définie aussi selon un certain nombre d'administrateurs dans le conseil d'administration de cette société, ou autres, s'il y a lieu. Alors, l'implication, le niveau d'implication de la demanderesse n'est pas le même pour un conseil d'administration ou les administrateurs qui sont nommés, président, vice-président. Alors, c'est ce niveau d'implication qu'on va souhaiter avoir ou obtenir de la part de la structure organisationnelle de la société.

**M. Barrette** : Donc, ce que le ministre nous dit, là, c'est que la demanderesse doit être une compagnie qui a un conseil d'administration. Il aurait pu l'écrire comme ça.

**M. Bonnardel** : ...

**M. Barrette** : Non, mais c'est quoi, d'autres exemples, d'abord?

**M. Bonnardel** : Tu n'es pas obligé d'avoir un conseil d'administration pour avoir deux, trois administrateurs sur une société.

**M. Barrette** : Ah! Mme la Présidente, c'est peine perdue.

«Tout moyen pour solliciter les chauffeurs et obtenir les automobiles nécessaires à ce système.» Ça veut dire quoi, ça?

**M. Bonnardel** : «Le cas échéant, une reproduction des états financiers...» Bon, alors on est... Pardon.

«5° un plan d'affaires pour une durée minimale de trois ans qui décrit :

«b) tout moyen pour solliciter les chauffeurs et obtenir les automobiles nécessaires à ce système.»

De quelle façon la société va travailler pour solliciter ses chauffeurs et obtenir les automobiles nécessaires? Est-ce que ce sont des campagnes de publicité dans les journaux pour obtenir, encore une fois, ou solliciter ses chauffeurs? Quels seront les moyens pour obtenir, encore une fois, ses ressources humaines pour desservir un territoire x?

**M. Barrette** : O.K. Ça m'apparaît assez limité, là. Donc, si je comprends, ça va aller d'une offre d'emploi dans le journal, sur Kijiji, à une campagne de publicité.

**Des voix** : ...

**M. Barrette** : Bien, j'entends, Mme la Présidente, en face de moi, des «franchement!», bien, je vais répondre du tac au tac : Franchement, là, écrire ça dans le texte de loi, puis ça ne veut rien dire... Ça ne veut rien dire, là, ça, là.

«Tout moyen utilisé pour répartir les demandes de course entre des chauffeurs, notamment celui permettant à la personne qui demande une course d'en connaître par écrit le prix maximal et d'y consentir avant que le chauffeur ne soit informé de la demande.»

Ça, c'est la description de l'application. Donc, par écrit, en général, implicitement, ça veut dire un texte en papier, mais là ça va être quand même sur l'application, n'est-ce pas?

**M. Bonnardel** : J'ai mentionné... ou j'ai expliqué les moyens utilisés pour ces répondants, la façon qu'ils solliciteront, donc, les futurs chauffeurs. Le député semble rigoler de ça, mais n'importe quelle société qui va vouloir

venir s'implanter au Québec devra trouver des moyens innovants pour être capable d'aller chercher ses ressources humaines, que ce soit sur les réseaux sociaux, que ce soit dans les journaux, que ce soit à la radio. C'est tout.

**M. Barrette :** Mme la Présidente, je ne rigole pas de ça du tout, du tout. Au contraire, je suis déçu. Je suis déçu parce que, quand qu'on arrive avec des amendements triviaux, triviaux, comme la plupart des amendements qu'on a déposés, là, des choses simples, factuelles, on ne peut pas passer les amendements. Et, quand on regarde des textes comme ça qui sont d'un flou, mais total, total, qui ouvrent la porte, là, pour être pris en considération et être approuvés, à essentiellement n'importe quoi, n'importe quoi, là ce n'est pas correct. On rigole.

On ne rigole pas du tout, Mme la Présidente, pas du tout. Là, il y a du deux poids, deux mesures. Ce que je constate là, là, ce sont des éléments qui... tu sais, à une heure de la journée, là, non, non, non, ils ne feront pas ça, la CTQ, à une autre heure de la journée, ils vont faire ça. Et les paramètres qui sont utilisés, ils sont d'un flou ahurissant. Puis, quand on veut savoir quels sont les barèmes, bien, ça ne sera pas au ministre de répondre, ça va être à la CTQ.

Moi, Mme la Présidente, moi, je pense que les gens qui nous suivent, là, ils comprennent très bien pourquoi je dis ça puis je pense qu'ils sont déçus. Mais, que voulez-vous, c'est comme ça depuis le début. On va donc continuer.

Je n'ai pas d'autre commentaire à faire sur le cinquième paragraphe. Je n'en ai aucun sur le sixième et aucun sur le septième.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il d'autres interventions sur les différents paragraphes de l'article 29? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 29 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Une voix :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, l'article 29 est adopté sur division. L'article 30. M. le ministre.

**M. Bonnardel :** Article 30, Mme la Présidente : «Est irrecevable la demande d'autorisation qui ne présente pas les renseignements prévus à l'article 28 ou à laquelle ne sont pas joints les documents, les frais et les droits prévus à l'article 29.»

Donc, commentaire. Selon l'article 30 du projet de loi, une demande d'autorisation qui ne sera pas conforme aux dispositions des articles 28 et 29 sera irrecevable pour analyse par la Commission des transports du Québec.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des interventions sur l'article 20?

**M. Barrette :** Je veux juste dire, Mme la Présidente, c'est tellement flou, ce qu'on a vu à 28 et 29...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Pardon...

**M. Barrette :** Pardon?

**La Présidente (Mme Grondin) :** C'est moi qui s'est trompée, sur l'article 30. Je suis désolée.

**M. Barrette :** Oui. J'avais compris, Mme la Présidente. C'est tellement flou qu'on aurait pu écrire à 30 : «Est irrecevable la demande d'autorisation qui est une page blanche.» Mais c'est le seul commentaire que je ferai.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 30 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Une voix :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, l'article est adopté sur division. L'article 31. M. le ministre.

**M. Bonnardel :** Oui, Mme la Présidente. Article 31 : «La commission procède à l'examen d'une demande d'autorisation. Elle peut exiger de la demanderesse, dans le délai et selon les modalités qu'elle fixe, tout document ou tout renseignement supplémentaire qu'elle estime nécessaire à l'examen de la demande. De même, elle peut exiger toute modification à la demande qui lui est faite et qu'elle juge requise pour que la demanderesse soit en mesure de respecter les obligations qui lui incomberont à titre de répondant du système de transport.

«La Commission entend la demanderesse lorsque celle-ci le demande.»

Commentaire. L'article 31 du projet de loi confère à la Commission des transports du Québec le pouvoir d'exiger le dépôt de tout document ou renseignement supplémentaire requis pour l'examen d'une demande. La commission pourra aussi exiger que des modifications soient apportées à la demande afin de s'assurer que l'éventuel répondant d'un système de transport respectera ses obligations dans le cadre de ses activités.

Par ailleurs, elle pourra obtenir une audience pour entendre la demanderesse si celle-ci lui en fait la demande.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des interventions concernant l'article 31?

**M. Barrette :** Oui. Alors, Mme la Présidente, là, là, ici, il y a un traitement qui est différent de ce que l'on a vu précédemment. Précédemment, là, quand c'étaient les chauffeurs, là, il y avait... et l'autorisation des véhicules, la SAAQ, là, elle avait l'obligation de procéder... de notifier par écrit lorsqu'il y avait un éventuel refus, et ainsi de suite. Il y avait un délai qui était non seulement fixé, mais on référerait au délai sur une autre loi, à l'article 5 et à 8. Il y avait ces provisions-là. Et là, pour la demanderesse, là, pour ce qui est du système, il n'y a pas les mêmes références puis il n'y a pas les mêmes spécifications dans l'article 31, tant dans l'obligation de communiquer par écrit un refus ni par le délai qui est imparté lorsqu'il y a des observations à donner.

Alors là, il y a un élément temporel, là, qui n'est pas défini, qui m'étonne. Est-ce que le ministre peut nous expliquer pourquoi c'est différent dans ce cas-là?

**M. Bonnardel :** Les explications du député sont excellentes. Pour répondre à sa question, si on laissait un passe-droit, ce qu'il semble dire...

**M. Barrette :** ...est-ce que le ministre pourrait répéter? Je n'ai pas compris, là...

**M. Bonnardel :** Oui. Je lui ai dit que sa question était excellente.

**M. Barrette :** Ah bon! Merci.

**M. Bonnardel :** Oui. Alors, pour répondre à sa question, j'ai une réponse excellente aussi. À l'article 34, je pense que ça va le rassurer pour lui démontrer qu'on a un libellé identique pour les chauffeurs que pour les systèmes.

**M. Barrette :** Alors, à ce moment-là, Mme la Présidente, là, juste pour des raisons de clarté rédactionnelle, pourquoi ça n'a pas tout été mis dans le même article, ces affaires-là?

**M. Bonnardel :** Question de... Ça ne touche pas les... On avait les systèmes de ce côté-ci, on a parlé des chauffeurs tantôt. Alors, on suit le même processus d'écriture.

• (16 h 20) •

**M. Barrette :** Alors, est-ce que je peux comprendre... Est-ce que je dois comprendre que... Parce qu'en 34 on va le voir, là, 34, c'est la reconduction des articles auxquels je faisais moi-même référence, mais 31, c'est plus large. Alors, moi, ce que je comprends... C'est plus large. Je vois des points d'interrogation dans le regard de nos vis-à-vis. Alors, quand on dit que «la commission entend la demanderesse lorsque celle-ci le demande», ça veut dire que la commission est obligée d'entendre la demanderesse pour n'importe quelle raison, pas nécessairement dans le cas d'un refus.

**M. Bonnardel :** Tout dépend, tout dépend des réponses qu'elle a à fournir ou des autorisations qui sont dictées dans les autres articles auparavant. La demanderesse peut demander à la commission de l'entendre pour toute demande.

**M. Barrette :** Donc, ma lecture, peut-être que vous pouvez vous tourner vers le juridique, là, est-ce que je lis bien que la commission est obligée d'entendre la demanderesse peu importe la demande, le type de demande, le sujet de la demande? C'est ça que je lis, moi, là.

**M. Bonnardel :** C'est ce que je lis comme vous.

**M. Barrette :** Est-ce que c'est ça?

**M. Bonnardel :** Si la demanderesse demande d'être entendue à la commission, la commission doit l'entendre.

(Consultation)

**M. Barrette :** C'est ça?

**M. Bonnardel :** Oui.

**Une voix :** ...

**M. Barrette :** Bien, c'est comme la religion, je regarde vers le ciel juridique. Alors, c'est ça, Mme la Présidente. C'est bel et bien ça? Parfait. Bon. C'est intéressant, je dois avouer que c'est intéressant. Je n'ai pas d'autre commentaire à faire.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 31? Nous allons donc procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 31 est adopté?

**Des voix :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, adopté sur division. Article 32. M. le ministre.

**M. Bonnardel :** Oui, donc article 32 : «La commission doit refuser de faire droit à une demande d'autorisation lorsque soit :

«1° elle constate que la demanderesse ne remplit pas l'une des conditions prévues aux paragraphes 3° et 4° du premier alinéa de l'article 26;

«2° elle estime que la demanderesse n'a pas fait la démonstration qu'elle est en mesure de respecter les obligations qui lui incomberont à titre de répondant du système de transport;

«3° elle estime qu'une personne visée au paragraphe 2° du premier alinéa de l'article 26 a un antécédent judiciaire lié aux aptitudes requises et au comportement approprié pour participer à l'exploitation d'un système de transport.

«Elle doit cependant, avant de refuser de faire droit à une demande en raison d'un tel antécédent judiciaire, consulter le comité d'évaluation des antécédents judiciaires visé à l'article 16 à l'égard de ce lien.»

Commentaire. L'article 32 énonce les cas où la Commission des transports du Québec devra refuser une demande d'autorisation relative à un système de transport. Notamment, une telle demande sera refusée si la commission estime que la personne morale concernée ne lui a pas démontré qu'elle sera en mesure de respecter ses obligations, par exemple quant à son devoir de surveillance et de contrôle des chauffeurs et des automobiles sur le territoire de desserte envisagée. Une demande sera également refusée si la commission est d'avis qu'un administrateur ou un dirigeant de la personne morale concernée a un antécédent judiciaire lié aux aptitudes requises et au comportement approprié pour participer à l'exploitation d'un système de transport.

J'ai un amendement pour le dernier alinéa. Je ne sais pas si vous voulez que je le lise tout de suite.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Vous l'avez tous...

**M. Barrette :** ...

**La Présidente (Mme Grondin) :** Vous l'avez tous reçu, l'amendement?

**M. Barrette :** ...on vient de me rappeler à l'ordre gentiment, puis ils ont raison, alinéa par alinéa.

**La Présidente (Mme Grondin) :** On va en débattre à la fin, c'est ça. Est-ce que vous souhaitez lire...

**M. Barrette :** ...le ministre s'en va au premier alinéa, puis là on tombe dans les paragraphes.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Parfait. Donc, est-ce qu'il y a des interventions concernant l'article 32, sur le premier alinéa? Sur le premier paragraphe?

**M. Barrette :** Juste une petite seconde, Mme la Présidente, je vais probablement en avoir, là.

(Consultation)

**M. Barrette :** Bon. Mme la Présidente, le premier alinéa, évidemment, il n'y a pas grand-chose à dire de notre part, je ne pense pas que les collègues en aient énormément non plus.

**La Présidente (Mme Grondin) :** ...

**M. Barrette :** Bien, il faut que je me réfère à vous, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci, M. le député de La Pinière, mais je vois très bien vos collègues. Merci.

**M. Barrette :** Oui, mais, moi, c'est pour ça que je me réfère à vous, parce que ma vision périphérique, avec l'âge, vous savez...

**La Présidente (Mme Grondin) :** J'apprécie. Merci.

**M. Barrette :** Alors, Mme la Présidente, quand on regarde chacun des paragraphes... On va commencer par le premier : «Elle constate que la demanderesse ne remplit pas [les] conditions prévues [à] 3° et 4°...» Donc, je pense qu'il y a... On parle de 26, là. Voilà. Bon, ça va, je n'ai pas de problème avec 3° ni avec 4°. Je n'ai pas d'autre commentaire pour 1°.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Deuxième paragraphe.

**M. Barrette :** Alors : «...qu'elle est en mesure de respecter les obligations qui lui incomberont à titre de répondant du système de transport.» 2°, là, 2°, là, essentiellement, ça fait référence à 29, là, on s'entend. C'est la totalité de 29.

Je ne veux pas partir le débat, là, sur la substance des choses, là, qui ont à être démontrées, là. Je pourrais, mais je ne le ferai pas. Mais vous comprenez mes commentaires. C'est tout pour 2°.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Troisième paragraphe.

**M. Barrette :** Alors, troisième paragraphe, là, on fait référence au deuxième paragraphe... Au deuxième paragraphe du premier alinéa, c'est des antécédents judiciaires. Pourquoi on refuse sur la base de 2°, de 3°, de 4° mais pas de 1°? Vous allez me dire que 1°, c'est 2°, mais, 2°, je viens de dire que c'était 29. Mais c'est-u 26 ou 29?

32, là, à son premier paragraphe... 32, c'est un texte qui permet de refuser selon que. Et les «selon que», au premier paragraphe, ça fait référence à l'article 26, 3° et 4°. Ça ne fait référence à aucun article au deuxième paragraphe. Mais, implicitement, je pense que ça fait référence à 29, puis 3°, ça fait référence au deuxième paragraphe de 26. Pourquoi pas 1°? Et là allez-vous me dire que c'est à cause de 29?

Je veux simplement savoir à quoi vous faites référence au deuxième paragraphe, qui ne fait référence à aucun article, alors que le premier, le troisième et le dernier alinéa font référence à des articles et des paragraphes. Peut-être, là, y a-t-il un flou juridique qui mériterait d'être corrigé?

**M. Bonnardel :** Donnez-moi deux petites secondes, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Grondin) :** On va suspendre les travaux pour 10 minutes.

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

**La Présidente (Mme Grondin) :** Comme ça on va laisser les gens...

**M. Barrette :** Je suis très heureux de la chose.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Merci.

*(Suspension de la séance à 16 h 29)*

*(Reprise à 16 h 41)*

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

**M. Barrette :** ...ah oui! Non, non, ce n'est pas à moi, Mme la Présidente, c'était l'équipe ministérielle qui consultait les juristes pour pouvoir me donner une réponse sur ma question...

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

**M. Barrette :** ...subtile, là.

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

*(Consultation)*

**La Présidente (Mme Grondin) :** Me Paquin.

**M. Paquin (Mathieu) :** Oui, Mme la Présidente. Alors, essentiellement, c'est qu'à l'article 32 on demande différentes choses à la commission. Alors, au paragraphe 1°, la commission est tenue de refuser dès lors qu'elle constate que les conditions qui sont prévues à 26, paragraphes 3° et 4° du premier alinéa, ne sont pas respectées. Ce sont des conditions qui impliquent peu de prévoir... pas du tout d'appréciation, c'est-à-dire : Est-ce qu'on vous a déjà refusé ou suspendu l'autorisation par le passé? Avez-vous payé les sommes que vous deviez payer en vertu de la présente loi? C'est simple, ça ne demande pas d'appréciation.

Dans le cas du paragraphe 3°, là, on remarque que ce n'est plus un constat, c'est un «estime». Donc, l'action que la commission doit faire, c'est d'estimer si la personne visée au paragraphe 2° du premier alinéa de 26 a un antécédent judiciaire. Donc là, il y a une appréciation, d'autant plus que, dans ce cas-là, les antécédents judiciaires qu'on prend en considération sont tous susceptibles d'appréciation. Il n'y a pas de cas comme dans le cas des chauffeurs parce que les administrateurs et les dirigeants ne sont pas, de ce seul fait, dans le véhicule automobile, ils gèrent une boîte en quelque part. Donc, ce n'est pas les mêmes infractions qu'on regarde.

**Une voix : ...**

**M. Paquin (Mathieu) :** Oui, j'arrive au paragraphe 2°, Mme la Présidente. Ici, c'est le coeur de l'appréciation que doit faire la commission dans une demande. L'article 26 impose à la demanderesse de se décharger d'un fardeau de preuve, à savoir celui de démontrer qu'elle va être en mesure d'exercer ses obligations. Et ce qui est énuméré au paragraphe 1°, c'est une partie des sujets, parce qu'on dit : «Notamment «en ce qui concerne». Donc, c'est une partie de ce que la commission va examiner.

Et, pour permettre à la commission d'exercer cette discrétion-là, pour faire l'appréciation de la preuve à laquelle est tenue la demanderesse, on a les articles 28 et 29 qui vont demander la production d'un certain nombre de documents et de renseignements. La commission, en plus, en vertu de l'article 31, pourrait demander des renseignements supplémentaires pour aider la personne, la demanderesse, à faire sa preuve. Et, si la demanderesse en fait la demande, la commission pourra même entendre la demanderesse, qui pourra venir témoigner sur pourquoi elle entend ou comment elle entend démontrer qu'elle est en mesure de respecter ses obligations. Donc, étant donné que c'est le coeur de la compétence de la commission, on l'a traité séparément au paragraphe 2°.

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

**M. Barrette :** Alors, Mme la Présidente, je comprends très bien les explications, et je l'en remercie, de Me Paquin. Alors, à ce moment-là, pourquoi ne pas spécifiquement dire qu'on fait référence à 28, 29 et 31 explicitement?

**M. Paquin (Mathieu) :** On ne réfère pas à 29 et 31 ici, parce que 29 et 31, quand on les lit...

**M. Barrette :** 29 et 31.

**M. Paquin (Mathieu) :** Si je lis 28, 29 et 31, vous constaterez, Mme la Présidente, à leur face même, ces articles-là ne disent pas : La demanderesse doit faire la démonstration. Ce qu'on dit, c'est : Elle présente des renseignements. Donc, c'est de la preuve, de la documentation que la demanderesse doit fournir à la commission pour que la commission puisse faire son travail, qui est d'estimer si la demanderesse a fait ou non la démonstration qu'elle est en mesure de respecter les obligations qui lui incomberont.

**M. Barrette :** À ce moment-là, Mme la Présidente, là, pourquoi il n'y a pas un «notamment en ce qui a trait à celles décrites aux articles 28, 29 et 31»?

**M. Paquin (Mathieu) :** Dans un tel cas, Mme la Présidente, le «celles» référerait à la démonstration, et je réitère les propos que je viens de tenir : Il n'y a pas de démonstrations qui sont mentionnées aux articles 28, 29 et 31.

**M. Barrette :** Bien, Mme la Présidente, peut-être que je me trompe, je n'ai pas l'expérience juridique de Me Paquin, mais c'est vrai, là, qu'à 28, 29, là, il n'y a pas de démonstration. Ça m'apparaît normal, parce qu'à 32 ce que l'article demande, c'est que la Commission des transports du Québec estime que la demanderesse n'a pas fait la démonstration en ayant rempli les obligations qui lui sont imputées à 28, 29, 31.

Moi, je suis d'accord avec Me Paquin, il n'y a pas de démonstration à faire en 28, 29, 31. Il y a à établir que... Je ne reprendrai pas les articles, là, mais, quand on dit : «Le cas échéant, une reproduction des états financiers», à 29... O.K., le plan d'affaires. Ce n'est pas une question de démonstration, c'est : Vous devez faire ça, vous devez avoir votre curriculum vitae. Bon, si je m'en vais à 28, là, on doit avoir le nombre maximal de chauffeurs, et ainsi de suite, ce sont des éléments essentiellement factuels. Certains ne le sont pas, mais ils sont plus dans la catégorie factuelle.

Alors, quand la démonstration, elle est propre à 32, c'est la Commission des transports qui doit estimer que ce qui était attendu de la demanderesse a été fait, et implicitement, je dirais même explicitement, fait la démonstration qu'elle est en mesure de respecter ses obligations, lesquelles sont énumérées dans 28, 29, 31.

Alors, moi, je ne vois pas pourquoi... C'est parce que je ne vois pas pourquoi... Il n'y a pas de démonstration demandée à 28, 29. C'est sûr qu'il n'y en a pas, de démonstration. La démonstration, c'est l'estimation que l'ensemble de ce qui est attendu des gens, là, des demanderesses, à 28, 29, 31, a été adéquatement rempli. Alors, je ne vois pas pourquoi on ne rajouterait pas d'une façon plus spécifique, puisque les autres paragraphes font référence à des articles spécifiques... qu'on ne le ferait pas là.

**M. Paquin (Mathieu) :** Bien, Mme la Présidente, parce qu'on a jugé que ce n'était pas nécessaire. L'article 32 permet... en fait, est bien amplement suffisant pour que la commission puisse comprendre ce qu'elle a à faire. Les articles 27, 28... excusez-moi, plutôt 28, 29 et 31 sont également clairs pour permettre aux demanderesses de savoir ce qu'elles doivent transmettre et ce qu'elles peuvent faire comme représentations à la commission.

Et par ailleurs la Loi d'interprétation prévoit que les dispositions d'une loi s'interprètent les unes par rapport aux autres, de sorte que, si je lis la loi, en lisant les articles 26, 27, 28, 29, 30, 31, j'aurai compris que, normalement, rendu à 32, bien, les renseignements que je devais transmettre à la commission auront été transmis. Et, quant aux commissaires, eux auront apprécié en lisant l'article 32 qu'ils vont pouvoir travailler avec les renseignements que la demanderesse devait leur transmettre en vertu de 28, 29 et de ce qu'elle aura pu demander ou se faire représenter en vertu de l'article 31.

• (16 h 50) •

**M. Barrette :** Ce qui, Mme la Présidente, est très amusant, parce que, si je suis le raisonnement de Me Paquin, je suis obligé de conclure qu'on n'a même pas besoin du paragraphe 1° et 3°. On n'en a pas besoin, là, parce que c'est bien évident qu'il y a des obligations à 28, 29 et 31, puis c'est bien évident qu'à 26, là, ça va être un motif de refus, là. Pourquoi qu'on le met? Ça m'apparaît assez clair, ça aussi.

Je vais aller voir à 26, là, pour voir si c'est un refus automatique. Laissez-moi juste retourner là, là.

(Consultation)

Bon. Regardez, Mme la Présidente, là : «26. Un système de transport est autorisé par la commission lorsque la personne morale qui souhaite en être le répondant lui transmet une demande d'autorisation recevable et que les conditions suivantes sont remplies...» Ce n'est pas une partie des conditions suivantes, ce sont les conditions suivantes. Et, quand on arrive, là, à la question des antécédents judiciaires, il y a b, 2<sup>o</sup>b : «Ils n'ont aucun antécédent judiciaire lié aux aptitudes», et ainsi de suite.

Alors, c'est bien évident, là, que cette condition-là, si elle n'est pas remplie à 26, ça ne sera pas octroyé, ça va être refusé. C'est implicite. C'est clair. Pourtant, à 32, on insiste puis on le répète. Ça fait que, si on le répète à 1<sup>o</sup> puis la même affaire à 3<sup>o</sup>, bien... c'est-à-dire à 3<sup>o</sup>, pardon, pour les antécédents judiciaires, bien, pourquoi qu'on ne le ferait pas à 2<sup>o</sup>? C'est juste sur la base de la logique que Me Paquin utilise, là. Bien, je vais laisser Me Paquin réfléchir.

(Consultation)

**M. Paquin (Mathieu) :** L'article 30... en fait, l'article, il y a deux choses. L'article 26 s'adresse à une demanderesse, donc ça lui dit ce qu'elle doit faire. L'article 32 s'adresse principalement à la commission pour lui dire ce qu'elle doit faire : refuser. Dans les cas prévus au paragraphe 1<sup>o</sup>, elle a un pouvoir très lié : dès lors qu'elle constate, elle refuse. À 3<sup>o</sup>, on dit qu'elle a un peu plus de discrétion, qu'elle estime si une personne visée au paragraphe 2<sup>o</sup> du premier alinéa a un antécédent judiciaire. Et on réfère aux personnes qui sont énumérées là, mais on n'a pas dit... Remarquez bien le renvoi, parce qu'on réfère aux personnes qui sont énumérées et non pas à un fardeau, à une démonstration quelconque qui devrait être faite. Ce qu'on dit, c'est une personne qui est visée là, simplement pour éviter de le répéter.

À 2<sup>o</sup>, dans le paragraphe 2<sup>o</sup> de 32, lorsqu'on vient dire ce que doit faire la commission, on vient créer... on vient établir le devoir d'appréciation qu'a la commission lors d'une telle demande, et conséquemment l'article se lit en lui-même. Est-ce qu'on pourrait rajouter, de dire : N'a pas fait la démonstration à laquelle elle était tenue en vertu de 26, paragraphe 1<sup>o</sup>? Peut-être qu'on aurait pu l'écrire. Est-ce que c'est nécessaire pour que le texte soit clair? À mon humble avis, non.

**M. Barrette :** Mme la Présidente, je reviens à la première phrase qu'a dite Me Paquin, il a dit : 26, ça réfère à la demanderesse, et 32, ça réfère à la commission. 26, premier alinéa : «Un système de transport est autorisé par la commission lorsque la personne morale qui souhaite», ta, ta, ta, ça réfère à la... Bien oui, c'est bien sûr. 28, 29 réfèrent aussi à la demanderesse. Et à 26 c'est clairement une référence à la décision de la commission, comme 32 traite, dans le premier alinéa, de la décision de la commission. Et on a senti le besoin, législativement, de ramener ça, là, dans cet article-là. Puis moi, je pose une question bien anodine : Si on se sent l'obligation, pour renforcer le texte de loi, de ramener ça à 32, il me semble qu'à 2<sup>o</sup>, 32.2<sup>o</sup>, on devrait faire référence à ce à quoi ça fait référence, donc notamment les obligations prévues à 28, 29 et 31, c'est la même logique.

**M. Bonnardel :** Écoutez, on pourrait encore en discuter, je pense que vous souhaiteriez peut-être en discuter encore 30 minutes, mais je vous propose peut-être un amendement qui pourrait, je pense, vous satisfaire, si vous le souhaitez.

**M. Barrette :** Mme la Présidente, si le ministre veut faire une pause pour l'écrire, je vais en être le plus heureux.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Nous allons donc faire une pause.

*(Suspension de la séance à 16 h 54)*

*(Reprise à 17 h 09)*

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous allons reprendre les travaux. Nous reprenons les travaux. Nous en étions donc au deuxième paragraphe de l'article 32. M. le député de La Pinière, avez-vous d'autres interventions?

**M. Barrette :** Oui, Mme la... Je veux remercier l'équipe juridique du ministre, qui, lorsque nous avons pris une pause, m'a donné des explications extensives et détaillées sur certaines portées juridiques, que j'ai acceptées, et nous allons donc passer à l'étape suivante. Je n'ai pas d'autre commentaire.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, est-ce qu'il y a des interventions sur le troisième paragraphe de l'article 32? Est-ce qu'il y a des interventions sur le dernier alinéa de l'article 32?

**M. Bonnardel :** J'ai l'amendement, justement, du dernier alinéa, Mme la Présidente, que je vous lis, comme suit, donc : À l'article 32 du projet de loi...

• (17 h 10) •

**Une voix :** ...

**M. Bonnardel :** Donc, à l'article 32 du projet de loi, remplacer, dans le deuxième alinéa, «refuser de faire droit à une demande en raison d'un» par «déterminer si une telle personne a un».

Donc, cet amendement modifie l'article 32 du projet de loi afin que la Commission des transports du Québec soit tenue de consulter le comité d'évaluation des antécédents judiciaires dans chaque cas où elle aura à déterminer si une

personne visée par une demande d'autorisation relative à un système de transport a un antécédent judiciaire lié aux aptitudes requises et au comportement approprié pour participer à l'exploitation d'un tel système. Donc, c'est un peu un copier-coller de l'amendement qu'on vous avait donné à l'article 15. Voilà.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Y a-t-il des interventions sur l'amendement proposé par le ministre?

**M. Barrette :** Non, nous n'en avons pas, de notre côté.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, s'il n'y a pas d'intervention, nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 32 est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**M. Barrette :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, adopté sur division. Nous revenons à l'article 32. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Nous allons donc procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 32, tel qu'amendé, est adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Une voix :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, adopté sur division. Nous arrivons à l'article 32, M. le ministre.

**M. Bonnardel :** 33, 33.

**La Présidente (Mme Grondin) :** 33, pardon.

**M. Barrette :** Ça, c'est un chiffre...

**M. Bonnardel :** Donc, l'article 33 : «Lorsque la commission fait droit à la demande, elle délivre à la demanderesse un document qui atteste que le système de transport est autorisé.

«Ce document comporte, outre la date et l'heure auxquelles l'autorisation est octroyée, les renseignements suivants, tels qu'ils sont mentionnés dans la demande :

«1° le cas échéant, les limites du territoire de desserte ainsi que le nom et les coordonnées du répartiteur et du teneur de registre;

«2° le nombre maximal de chauffeurs pouvant être inscrits;

«3° le nombre maximal d'automobiles pouvant être en service au même moment;

«4° les ressources humaines et matérielles qui seront consacrées à la surveillance des activités du système, des chauffeurs et des automobiles inscrits, des propriétaires de celles-ci ainsi que du répartiteur ou du teneur de registre dont elle retiendra les services, le cas échéant;

«5° les mesures qu'elle entend prendre propres à prévenir et à réprimer tout manquement aux dispositions applicables à ces activités, à ces personnes, à ces automobiles et à ces fournisseurs de services.

«La demanderesse devient, à compter de la date et de l'heure figurant sur ce document, le répondant du système de transport ainsi autorisé.»

Commentaire. L'article 33 prévoit la délivrance, par la Commission des transports du Québec, d'un document attestant de son autorisation d'un système de transport et en détermine son contenu.

Plus particulièrement, ce document devra reprendre les principaux renseignements fournis dans la demande, dont les limites du territoire de desserte, le nombre maximal de chauffeurs qui pourront être inscrits auprès du répondant du système, le nombre maximal d'automobiles pouvant être en service au même moment ainsi que les ressources humaines et matérielles qui seront consacrées à la surveillance des activités du système et de ses différents acteurs, dont les chauffeurs et les propriétaires d'automobile inscrits.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, avons-nous des interventions sur le premier alinéa de l'article 33?

**M. Barrette :** Non, pas moi.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Sur le deuxième alinéa de l'article 33?

**M. Barrette :** Non.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Le premier paragraphe?

**M. Barrette :** Non.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Le deuxième paragraphe?

**M. Barrette :** Non.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Le troisième paragraphe?

**M. Barrette :** Non.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Le quatrième paragraphe? M. le député de La Pinière.

**M. Barrette :** Oui. Alors là, si je comprends bien, puis ça m'étonne un peu, donc, il y a une attestation, essentiellement, il y a un... Bien, en fait, c'est une attestation, puisque c'est un document qui atteste. En général, une attestation, c'est quelque chose d'assez succinct. Et là, à 4° et à 5°... Je vais le faire en même temps, puis c'est le même commentaire, je n'aurai pas à me répéter, là, et je pense que le ministre va apprécier que je ne me répète pas, il me semble que, dans une attestation, c'est étonnant, là, ça veut dire qu'on doit lister, énumérer les ressources humaines et matérielles qui seront consacrées à la surveillance des activités, mais ça m'étonne. Puis à 5° c'est la même affaire. Ça m'étonne, là. À 5° c'est la même affaire, les mesures, on va mettre ça dans une attestation. Ça m'apparaît exhaustif, là, c'est assez lourd, là. Ça fait que ça pourrait... L'attestation, là... Là, on n'est plus dans le diplôme, là, on n'est plus dans une attestation, on est dans une description.

**M. Bonnardel :** Là, c'est un ensemble de mesures définies dans les paragraphes de l'article 33. On souhaite que la demanderesse démontre qu'elle a les ressources humaines et matérielles... je sais que ça peut paraître particulier, «les mesures qu'elle entend prendre, propres à prévenir et à réprimer tout manquement aux dispositions applicables», donc de quelle façon elle pourrait réprimer tout manquement...

**M. Barrette :** ...Mme la Présidente, je ne questionne pas la teneur de ce qui est écrit, je questionne la forme de l'attestation. Ça m'apparaît, sur le plan documentaire, bien trop. Peut-être que je comprends mal.

**M. Bonnardel :** En réalité, on énumère ce qui était...

**M. Barrette :** Non, je comprends...

**M. Bonnardel :** On énumère ce qui était demandé comme documents, à la commission, pour obtenir l'accréditation. C'est juste ça.

**M. Barrette :** Bien, ça, ça veut dire que, les ressources humaines, on va devoir... Une attestation, nommer les personnes, les ressources matérielles... Je ne sais pas du tout ce que ça peut représenter, là, «les ressources matérielles consacrées à la surveillance des activités du système». On va avoir un ordinateur, on va avoir un écran, on va avoir un système radio, on...

**M. Bonnardel :** Bien, on revient, M. le député, un peu à l'article 28, là...

**M. Barrette :** Non, non, non, mais, Mme la Présidente...

**M. Bonnardel :** ...où on parlait, vous vous souvenez, là...

**M. Barrette :** Je suis d'accord, là. Je ne questionne pas... Je ne questionne pas la valeur de ce qui est inscrit à 4° et 5°. Je questionne simplement la teneur de l'attestation, ça m'apparaît beaucoup. Je ne sais pas si... Je vois qu'il y a une discussion derrière, là. Peut-être qu'il y a lieu de prendre un moment pour voir si on révisé ça ou non, là.

**M. Bonnardel :** Non, on n'a pas besoin de le réviser, là, c'est... On reprend exactement ce qui est à l'article 28. Maintenant, de quelle façon l'autorisation sera écrite ou le document sera préparé, ça sera à la discrétion de la commission de le... Mais, encore une fois, c'est important de recréer, de réécrire, donc, les articles mentionnés à l'article 28.

**M. Barrette :** Mme la Présidente, là, là je parle, je dirais... pas que je parlais en défaveur, mais je vais parler en faveur des gens qui ont la responsabilité légale de la Commission des transports du Québec. Est-ce que, là, on ne leur impose pas une certaine lourdeur, même juridique, parce que, là, ça pourrait... Là, ça veut dire que ça les oblige à vraiment, vraiment faire la preuve, dans l'attestation, que tout a été parfait. Juste pour des raisons de simplicité et de souplesse administrative, est-ce qu'ils sont d'opinion... Parce qu'on peut leur poser la question : Ça ne poserait pas un problème, là, de responsabilité juridique?

Moi, ce n'est vraiment pas pour faire des amendements pour faire des amendements, là, c'est juste pour eux autres, là, s'ils pouvaient peut-être s'exprimer, là, ça ne les met pas dans un certain carcan juridique? Quand je pose une question d'ordre juridique, là, puis que je consulte... Quand on a l'autorisation de parler à Me Paquin, il nous dit souvent qu'il y a une question, là, de cohérence juridique, là. Là, est-ce qu'on ne va pas trop loin? Puis peut-être qu'avec consentement on pourrait...

**M. Bonnardel** : Bien, «trop loin», M. le député, on reprend... On reprend explicitement ce qu'on demandait. Là, c'est parce que vous supposez une certaine lourdeur dans le document qui sera préparé. L'analyse que la commission fera en recevant les documents de l'article... ce qui est demandé à l'article 28, je ne peux pas prétendre de quelle façon ce sera... Le document sera préparé, c'est la commission qui le fera. Mais ça n'a pas été écrit, là, pour alourdir le document comme tel, si les documents démontrent que les ressources matérielles et humaines sont correctes.

**M. Barrette** : Bien, pourquoi, à ce moment-là... Là, je vais le prendre a contrario, là : Pourquoi, Mme la Présidente, l'attestation ne dit pas que toutes les personnes qui sont prévues à 27 et... à 28 et à 29 n'ont pas d'antécédent judiciaire, par exemple? Si la raison, c'est simplement qu'on reprend ce qu'on avait à 28, 29, pourquoi on ne reprend pas tout? Pourquoi juste ça? Moi, je ne comprends pas, là. Remarquez que vous avez le droit de mettre ce que vous voulez dans l'attestation, là, mais ça... Je suis étonné, là.

**M. Bonnardel** : Oui, mais c'est ça, c'est... Justement, la commission va définir dans le document de quelle façon elle va libeller son document où l'autorisation va indiquer que vous répondez à toutes les demandes qu'on vous a demandées.

**M. Barrette** : Mais, Mme la Présidente, je reviens avec mon exemple, là, qui est un exemple grave, sérieux : Pourquoi on n'atteste pas qu'aucune personne dans l'organisation, telle qu'énumérée... parce qu'on leur a demandé ça, chacune, là, une après l'autre, là, n'a pas d'antécédent judiciaire? J'essaie de comprendre, Mme la Présidente, simplement, l'utilité de mettre ça dans une attestation, c'est quoi, le poids additionnel que ça donne.

• (17 h 20) •

**M. Bonnardel** : Bien, le poids additionnel... Encore une fois, je ne doute pas que vous souhaitez rendre ce document le plus simple, peut-être, mais je ne vois pas en quoi, là, retirer ces articles ou ces paragraphes, je veux dire, rendrait l'article plus viable.

**M. Barrette** : Bien, je vais faire un parallèle, là, que je pense qui n'est pas boiteux, là. Quand un propriétaire de restaurant a un permis d'alcool, là, il y a un papier sur le mur qui atteste que la personne a son permis d'alcool. C'est une attestation : J'atteste... il est attesté que le propriétaire, le restaurant Untel, là... puis il y a un tampon, puis ça dit ce que ça dit. Quand on va chez le dentiste, il y a un diplôme, là, qui atteste... souvent, ce n'est même pas le diplôme, c'est quelque chose de laminé, là, l'original étant à quelque part, puis on le comprend, le... diplômé à l'Université de Montréal en telle année en dentisterie. C'est la même affaire chez un avocat, LL. L. Là, ce document-là, j'imagine qu'à quelque part il risque d'être affiché sur un mur, là.

**M. Bonnardel** : ...vous avez tout à fait raison, ça se peut très bien que ce soit ça et qu'une lettre subséquente, une lettre joindra l'attestation où elle dit : Bien, vous remplissez tous les critères demandés face... la décision est positive.

**M. Barrette** : L'attestation va devoir écrire qu'il y a un système de radio, il y a un ordinateur, il y a des...

**M. Bonnardel** : M. le député, écoutez, mais là...

**M. Barrette** : Mais oui, mais c'est ça.

**M. Bonnardel** : On ne peut pas prétendre de quelle façon ce sera écrit. Vous remplissez tous les critères demandés, vous avez l'attestation. On vous donne peut-être votre petit papier, que vous accrocherez au mur, puis voilà, c'est... Je ne pense pas que la commission va commencer à s'étendre sur un libellé de trois pages pour énumérer tout ce qu'elle aura reçu, à l'article 28, là, et 29.

**M. Barrette** : Mais, Mme la Présidente, c'est exactement ce que le document dit. Le document dit, 33, deuxième alinéa : «Ce document comporte — "le document comporte", ça veut dire que c'est écrit sur le document, qu'on peut voir — outre la date et l'heure auxquelles l'autorisation est octroyée — donc, une attestation que le 30 octobre 2019 à 17 h 15... — les renseignements suivants — na, na, na — sont mentionnés[...] : le cas échéant», la limite du territoire — c'est correct — le nombre maximal... c'est facile, hein, nombre maximal de chauffeurs x, nombre maximal d'automobiles x, c'est facile, ça se voit, là, tout de suite en entrant dans la pièce, puis là, boum! toutes les ressources humaines et matérielles pour faire de la surveillance, puis toutes les mesures qu'elle entend prendre pour prévenir et réprimer tout manquement aux dispositions applicables. Écoutez, là, c'est quasiment un code d'éthique, là, qu'on va afficher sur le mur, là.

**M. Bonnardel** : Le sous-ministre vous expliquera pourquoi on doit garder les paragraphes 4° et 5°.

**M. Barrette** : Eh bien! Je consens.

**La Présidente (Mme Grondin)** : M. le sous-ministre.

**M. Unterberg (Jérôme)** : Bonjour, Mme la Présidente. Jérôme Unterberg, sous-ministre adjoint au ministère des Transports.

On a revisité la question aux paragraphes 4° et 5° avec les juristes de la Commission des transports du Québec ainsi que ceux qui nous assistent au ministère des Transports du Québec, Mme la Présidente, là-dessus, et on a tous convenu qu'on considérerait que c'était nécessaire de préserver ces deux paragraphes.

Pourquoi? Parce qu'on veut être sûrs que, suite au fruit de l'exercice du jugement de la commission, lorsqu'elle appréciera ce qu'on a énoncé un petit peu plus tôt comme conditions que le demandeur devra respecter pour satisfaire le respect de ses obligations... et donc ça serait, par exemple, typiquement le fruit de la décision de la commission qui pourrait être annexé au document qui serait émis pour... qui serait délivré à la demanderesse pour attester que son système de transport exercé est autorisé.

C'est important aussi parce que, si, par la suite, on veut s'assurer qu'elle respecte ses obligations pour satisfaire ses exigences attestées, on veut être sûr qu'on puisse référer à une décision de manière objective pour aussi... pour que la personne qui est demanderesse puisse savoir quel est son fardeau à satisfaire par la suite. Il y a des infractions qui sont possibles, on l'a énoncé un peu plus tôt. Encore faut-il pouvoir les associer à des conditions qui ont été le fruit du jugement exercé par la commission.

En conclusion, c'est pourquoi ça a fait unanimité dans notre conciliabule à l'arrière, là, pour revisiter la question, en écoutant les propos de la commission sur la chose.

**M. Barrette :** Bien, moi, je réfléchis tout seul, là, puis je suis bien étonné, puis ce que vous nous dites, là, c'est que c'est bien important pour vous d'indiquer certains éléments nécessaires à l'autorisation, et pas d'autres. Ça veut dire qu'il y a des éléments qui n'ont pas le même poids que d'autres. Si la raison, c'est de s'assurer qu'il est indiqué dans l'attestation que tous les éléments nécessaires à une autorisation soient dans l'attestation, bien, pourquoi il y en a qui seraient moins nécessaires que d'autres?

**M. Unterberg (Jérôme) :** C'est sûr qu'on l'a énoncé à l'article précédent, là, qu'on disait que «la commission estime que la demanderesse n'a pas fait la démonstration». Donc, on voit que, l'exercice du jugement, il appartiendra donc à la commission, ses membres, lorsqu'elle siègera, de déterminer celles-ci. Il se peut qu'elle rejoigne ce que vous venez de dire, mais, si certains éléments, à ses yeux, sont des conditions à satisfaire pour respecter les obligations, on veut qu'on puisse objectivement communiquer cette décision et faire valoir, justement, qu'elle est une condition associée à l'attestation que le système de transport a eue comme autorisation.

**M. Barrette :** Alors, c'est vraiment intéressant, là, parce qu'à 32, là, on identifie spécifiquement, avec le poids du spécifique, qu'on n'aura pas l'autorisation s'il y a des antécédents judiciaires, là. On le dit spécifiquement. Mais, à 33, dans l'attestation, là, on ne juge pas nécessaire de dire que les gens n'ont pas d'antécédent judiciaire. C'est le fun, hein? Je trouve ça surprenant. Parce que la réponse que j'ai, là, c'est qu'on juge unanimement, dans le conciliabule, que ça, là, c'est bien important de dire qu'il y a ça, là, parce que ça dit quelque chose, de mettre ça dans l'attestation. Les autres affaires, là, on les met dans 32, mais ce n'est pas nécessaire dans l'attestation, notamment les antécédents judiciaires. Moi, je fais juste exprimer mon étonnement de la chose, là. Il me semble que c'est étonnant, mais, regardez...

**M. Unterberg (Jérôme) :** S'il y a eu des conditions qui ont fait en sorte qu'il y a eu un refus, ce n'est certainement pas ça qui a nourri l'autorisation. On regarde, là, ici, les conditions qui ont nourri positivement la décision, et, si celles-ci deviennent des conditions à satisfaire par la suite, il est normal que le demandeur les connaisse, si ça a été le fruit du jugement exercé par la commission. Donc, c'est pourquoi, évidemment, on retrouvera dans une autorisation ce qui est exigé et non ce qui aurait pu constituer en soi le refus. Le refus, évidemment, sera communiqué au demandeur avec les motifs, comme il a été discuté plus tôt.

**M. Barrette :** ...ça devient de plus en plus intéressant, parce que ce que le sous-ministre adjoint nous dit, c'est que, bon, on va y aller par le positif, on ne va pas indiquer ce qui était négatif, puis qui n'est pas négatif, puis qui n'est pas là. On va y aller par le positif, donc ce qui était nécessaire. Et moi, quand j'ai demandé un amendement, que j'ai convenu avec l'équipe juridique de ne plus mettre, à 32, deuxième paragraphe, bien, je faisais référence à des choses relativement spécifiques, qui étaient beaucoup plus nombreuses que ce qui est écrit là. Alors, à 32, on n'a pas fait l'amendement parce que ça avait une certaine complexité et certaines conséquences, mais, à 33, on vient limiter à certaines choses que l'on va mettre dans l'attestation, qui auraient été incluses dans 32.2°, qu'on n'a pas voulu amender parce que ça faisait trop large, mais c'était inclus dans 33, ça fait que, finalement, ça se limite à ça, là, ce qui est important, là.

Dans le fond, ça fait la démonstration que 29, 30 puis 33... 32, pardon, il y a des affaires, là-dedans, qui n'ont pas le même poids que d'autres, mais c'est correct, j'accepte la chose, mais admettez que c'est étonnant quand même. Mais, l'attestation, ça veut dire que moi... ça veut dire que moi, là, comme citoyen, là... Oui, bien, peut-être que, oui, comme citoyen... C'est une attestation, ça veut dire qu'un répondant doit l'afficher, son attestation? Ça va être visible, ça va être disponible pour le monde en général?

**M. Bonnardel :** Il sera possible, il sera possible, M. le député, encore une fois, comment la commission définira l'attestation... Vous aviez raison dans vos exemples tantôt, il est bien possible qu'il y ait un beau 8 X 11 qui définit l'attestation de la Commission des transports.

**M. Barrette :** Ça va être un cadre en trois dimensions, hein, parce que là, ça va être épais!

**M. Bonnardel :** Oui. On va essayer de voir du devant et de l'arrière.

**M. Barrette :** Alors, je m'engage à aller voir ça, la première attestation, pour lire si c'est en... ça fitte avec 33, 34 et 35. Eh bien! Je n'ai pas d'autre commentaire, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Est-ce qu'il y a des interventions concernant le dernier alinéa de l'article 33?

**M. Barrette :** Juste une seconde, parce que j'ai peut-être une interrogation qui jaillit dans mon esprit... Non, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention sur l'article 33, nous allons le mettre aux voix. Est-ce que l'article 33 est adopté?

**Des voix :** Adopté

**Une voix :** Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, adopté sur division. M. le ministre, nous sommes rendus à l'article 34. • (17 h 30) •

**M. Bonnardel :** Oui. Article 34, donc : «Lorsque la commission refuse de faire droit à une demande, elle avise, par écrit, la demanderesse de sa décision.

«Avant de refuser d'octroyer son autorisation, la commission doit notifier par écrit à la demanderesse le préavis prescrit par l'article 5 de la Loi sur la justice administrative et lui accorder un délai d'au moins 15 jours pour présenter ses observations.»

L'article, donc, 34 prévoit que la commission, en cas de refus d'une demande, devra en informer par écrit la demanderesse, à l'instar des décisions défavorables que pourrait prendre la Société de l'assurance automobile du Québec.

Le deuxième alinéa donne aussi la possibilité à la demanderesse de présenter ses observations avant qu'une telle décision ne soit rendue par la commission.

Le refus d'une demande par la commission pourra être contesté devant le Tribunal administratif du Québec en vertu de l'article 190 du projet de loi.

C'est le même article que nous avons...

**M. Barrette :** ...le ministre fait sa recherche pour lui poser une question. Alors donc, on comprend que c'est un cas particulier, quand même, parce qu'il est intéressant... Bah! «il est intéressant», c'est un faible intérêt, là. Mais normalement, là, dans l'article 5 de la Loi sur la justice administrative, le demandeur présente... envoie ses observations, là, il n'est pas nécessairement entendu par la commission, mais, dans le cas présent, le demandeur va pouvoir être entendu par la commission, en personne, en vertu de 31.

(Consultation)

**M. Bonnardel :** Oui. Comme vous le disiez, donc, présenter ses observations avant qu'une décision ne soit rendue par la commission... C'est bien ça?

**M. Barrette :** Oui. Quand on a traité, Mme la Présidente, de la possibilité, en fonction de la loi sur l'administration... de la justice administrative, pardon, de l'article 5, c'était : on envoie nos observations, essentiellement. Et là moi, je dis aujourd'hui, puis je demande la question... je pose la question au ministre, je comprends donc qu'en vertu de 34 et de 31 la demanderesse peut être entendue physiquement par la commission.

**M. Bonnardel :** Pour discuter de ses observations. C'est ça que vous dites. C'est ça?

**M. Barrette :** Bien oui! Elle peut le faire cinq fois, si elle veut, en 15 jours.

**M. Bonnardel :** Donnez-moi deux petites secondes, Mme la Présidente. Je veux être certain de donner la bonne réponse.

**M. Barrette :** Prenez votre temps, M. le ministre.

(Consultation)

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

*(Suspension de la séance à 17 h 33)*

*(Reprise à 17 h 37)*

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous reprenons les travaux. M. le ministre.

**M. Bonnardel :** Oui. Je pense être capable de donner une réponse adéquate au député, à savoir si le demandeur se voit refuser, donc, son attestation, pour des raisons x, y, il y aura nécessairement une lettre avec des observations par la suite,

que le demandeur enverra. Avant d'avoir obtenu une date d'audience pour discuter avec ses avocats et la commission, le demandeur peut appeler, je pense que c'est ça que vous vous questionniez tantôt, peut appeler une fois, deux fois, trois fois la commission pour discuter, donc, de ses observations et préparer une défense adéquate. Est-ce que c'est ça que vous souhaitez...

**M. Barrette** : Bien, à peu près, là. Parce que, de la manière, Mme la Présidente, que le ministre me répond, puis j'apprécie sa réponse, c'est comme s'il y avait une séquence : présentation par écrit dans au moins 15 jours des observations, alors que, dans le cas de figure que je présente, s'il est présenté, en première intention, en personne... Parce que 31 permet à la demanderesse d'être entendue en personne par la commission. Il n'y a pas de séquence, moi, là, là, c'est d'un coup. Alors, si je me fie... si j'applique 5 de la Loi sur la justice administrative, j'ai 15 jours pour présenter mes observations. 31 de la loi actuelle me dit que je peux être entendu, peu importe la raison, lorsque je le demande. Alors, pour moi, quand je lis ça, si je veux aller les présenter, mes observations, en personne, dans les 15 jours, la commission est obligée de m'entendre.

**M. Bonnardel** : C'est ça.

**M. Barrette** : C'est ça?

**M. Bonnardel** : Oui.

**M. Barrette** : Fantastique. C'est intéressant, hein, comme question? Merci, Mme la Présidente. Alors, voilà.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 34? S'il n'y a pas d'autre intervention...

**M. Barrette** : ...je m'excuse, j'ai eu...

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

**M. Barrette** : Ça me permet... Je vais le compléter, là, mais ça, ce n'est pas parce que je veux vraiment le provoquer, là... je ne parle pas du ministre, là, je parle de provoquer une telle situation, là, mais je prends l'exemple que j'ai donné, là, précédemment, là, il y a un avis de refus qui est envoyé, la demanderesse a 15 jours pour présenter ses observations, qu'elle peut, en vertu de 31, faire en personne à la commission. Mais, si, par exemple, là, la demanderesse va présenter ses observations trois jours plus tard puis qu'elle n'est pas contente, elle peut revenir, d'après ce que je vois là.

**M. Bonnardel** : Vous dites : Trois jours, après le 15 jours, après...

**M. Barrette** : Là, il y a une histoire qui va se dérouler sur 15 jours. La commission dit, là : Je vous envoie un préavis, je vais vous dire non. Alors là commence le compteur.

**M. Bonnardel** : Le 15 jours.

• (17 h 40) •

**M. Barrette** : Il a 15 jours. Alors, la demanderesse, là, peut arriver puis dire, dans un premier temps : Je veux vous rencontrer en personne, chère commission, j'ai le droit, en vertu de 31, vous êtes obligée de m'entendre physiquement. Le ministre me confirme que oui. Mais là il reste 12 jours, mettons que ça se passe au jour 3, il reste 12 jours, est-ce qu'à ce moment-là — en fait, la réponse, c'est oui, là — la demanderesse pourrait revenir au jour 9 et être entendue en personne, mais ça ne veut pas dire que ça aurait un impact, là?

**M. Bonnardel** : On va fixer une date, oui.

**M. Barrette** : C'est bon. O.K., c'est tout.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention sur l'article 34, nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 34 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Une voix** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, adopté sur division. Article 35.

**M. Bonnardel** : Oui, on a un amendement à l'article 35. Je ne sais pas s'il est... Donc, article 35. Est-ce qu'il a été distribué?

**M. Barrette** : Non.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, je vous invite, M. le ministre, à lire, peut-être, l'article.

**M. Bonnardel** : Non, parce qu'on retire l'article 35.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Parfait.

**M. Barrette** : C'est-u vrai? Bien, attendez une minute, là, on va le lire comme il faut.

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

*(Suspension de la séance à 17 h 41)*

*(Reprise à 17 h 42)*

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, nous reprenons les travaux. M. le ministre, vous nous proposez un amendement à l'article 35. Pouvez-vous nous le lire?

**M. Bonnardel** : Oui, 35, Mme la Présidente : Retirer l'article 35 du projet de loi.  
Pourquoi? Commentaire. Cet amendement propose de retirer l'article 35 du projet de loi puisque les modalités de paiement et de remboursement des contributions d'assurance seront prévues par règlement de la société.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Est-ce qu'il y a des interventions sur l'amendement?

**M. Barrette** : Mais pourquoi? Ça m'étonne un peu quand même qu'on le retire, Mme la Présidente, parce que, là, on tombe dans un règlement de la société. Ça m'étonne. Ça m'étonne parce qu'on avait beaucoup discuté de ça, là. Bah! Écoutez, je vais vivre avec mon étonnement.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement de l'article 35? S'il n'y a pas d'autre intervention, on va le mettre aux voix. Est-ce que l'amendement de l'article 35 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Une voix** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, adopté sur division.

*(Consultation)*

**La Présidente (Mme Grondin)** : Nous allons passer à l'article 36. M. le ministre.

**M. Bonnardel** : Oui, Mme la Présidente.

«36. Lorsque le prix des courses effectuées dans le cadre du système de transport est perçu, par voie électronique, pour le compte des chauffeurs inscrits auprès du répondant du système, par celui-ci ou un fournisseur dont il retient les services, le répondant ou, selon le cas, le fournisseur doit conclure avec le ministre des Finances une entente visant le respect des exigences gouvernementales en matière de fiscalité.

«Le ministre du Revenu peut, selon les modalités qu'il détermine, dispenser un répondant ou un fournisseur ou une catégorie de répondants ou de fournisseurs de l'exigence prévue au premier alinéa. Il peut toutefois révoquer sa dispense ou en modifier les modalités.»

Commentaire. Selon l'article 36 proposé, un répondant, ou, le cas échéant, son fournisseur de services, devra conclure une entente avec le ministre des Finances relativement à la perception de la TPS et de la TVQ. L'article 5 du projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile, lequel régit les services de transport de personnes offerts par Uber et la coopérative Eva, prévoit la conclusion d'une entente de la même nature avec l'Agence du revenu.

Le deuxième alinéa précise que, dans certains cas, une telle entente pourrait ne pas être utile en considération de la manière d'opérer du système de transport. En ce cas, la TPS et la TVQ seraient plutôt perçues directement auprès de l'exploitant du système de transport en vertu des dispositions prévoyant la perception de ces taxes.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, y a-t-il des interventions sur le premier alinéa de l'article 36?

**M. Barrette** : Oui. Là, il faut juste que je choisisse si je vais la poser dans le premier ou dans le deuxième, là, en fonction des commentaires que le ministre vient de faire. Bon, ce seront des questions techniques, Mme la Présidente. Je vais attendre que le ministre ait fini sa conversation.

*(Consultation)*

**M. Barrette** : Ça va? O.K. Alors donc, là, ça m'apparaît assez clair, parce que, là, on parle... «voie électronique», on parle d'un MEV, essentiellement. Est-ce que ça va être ça, Mme la Présidente? Est-ce qu'on va avoir... Est-ce que «par voie électronique», dans l'article 36, ça signifie l'exclusivité du MEV?

**M. Bonnardel** : On est vraiment dans l'application par téléphone. «Par voie électronique» n'est pas dans la partie du MEV.

**M. Barrette** : O.K. Là, il va falloir m'expliquer un peu plus en détail, là.

(Consultation)

**M. Bonnardel** : On est dans le même registre, là, du projet pilote. Si d'autres sociétés arrivent, ces sociétés devront signer des modalités, des ententes spécifiques, donc, avec l'Agence du revenu pour percevoir, encore une fois, les montants de TPS, TVQ.

**M. Barrette** : Non, non, je comprends, là. Ça, je comprends ça, là. Mais là on arrive dans la vie définitive, là, la transaction se fait par le MEV. Non?

**M. Bonnardel** : Il n'y a pas de MEV.

**M. Barrette** : Il n'y a pas de MEV? La transaction, à ce moment-là, là... Très bien. Donc là, je vois qu'il n'y en aura pas.

**M. Bonnardel** : Il faut juste faire attention, là. Là, il n'y a pas de MEV dans les véhicules de transport. Je pense que vous le savez, là. C'est par voie électronique. C'est le répondant qui reçoit les sommes. C'est le répondant qui doit envoyer ces sommes, selon l'entente convenue avec l'agence.

**M. Barrette** : À la connaissance du ministre... Je comprends qu'il n'est pas le ministre du Revenu, là. Là, ça devient une question de transparence. Est-ce que le ministre peut nous garantir qu'il va y avoir vraiment une transparence, par rapport à l'Agence du revenu, des transactions?

**M. Bonnardel** : Bien, présentement, quand vous parlez de transparence, les sommes perçues par l'agence dans le cadre du projet pilote sont publiques, sont publiques.

**M. Barrette** : Est-ce que ça restera public?

**M. Bonnardel** : Ça ne restera pas public.

**M. Barrette** : O.K. Est-ce que ça va être obligatoirement visible à l'Agence du revenu... bien, à l'Agence du revenu, au ministère du Revenu?

**M. Bonnardel** : Écoutez, ça, c'est de nature... Dans le cadre du projet pilote, nous...bien, vous souhaitez, à l'époque, obtenir... ou dévoiler ces sommes, ces montants. Ça, c'était dans le cadre du projet pilote. Pour la loi qui est adoptée, bien, ça, c'est des informations de nature commerciale. Est-ce que l'Agence du revenu peut rendre publics les montants de perception des taxes...

**M. Barrette** : Mme la Présidente, je me suis mal exprimé, je ne veux pas que le ministre perde son temps, là, je parlais de transparence, là, fondamentalement, auprès de l'Agence du revenu. J'ai suggéré, par le mot «public», le public en général, mais je parle essentiellement de transparence en vertu de Revenu Québec. La transaction est visible à Revenu Québec.

**M. Bonnardel** : Bien sûr. Bien, visible... C'est un ensemble, c'est un ensemble de transactions qui se font dans une journée. Là, quand on parle d'une entreprise, on ferme notre journée à telle heure, on est capable... Bien, je vais prendre un exemple d'un commerce de détail. Vous fermez l'entreprise à 18 heures, vous percevez, sur votre machine, votre MEV ou votre TPV, là... vous l'avez, vous fermez ça, vous avez donc toutes les transactions, les TPS, TVQ sont indiquées, votre journée est fermée. Là, la façon que l'agence fonctionne avec Uber ou Eva, je n'ai aucune idée, là. Est-ce qu'ils sont capables de... Ils sont assurément capables de voir les transactions de la journée, les montants totaux avec les taxes qui ont été perçues, puis le versement se fait par la suite. Maintenant, les redevances resteront publiques. La TPS, TVQ, là, je ne suis pas certain.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, j'aimerais qu'on suspende juste quelques instants, là, j'ai quelque chose à vérifier.

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

(Suspension de la séance à 17 h 50)

(Reprise à 17 h 52)

**La Présidente (Mme Grondin) :** Donc, nous reprenons les travaux. M. le député de La Pinière.

**M. Barrette :** Je sens qu'il y a des discussions, là, qui vont peut-être me donner des informations additionnelles, là. Je vais les laisser terminer, là.

(Consultation)

**M. Bonnardel :** Excusez, on est prêts.

**M. Barrette :** Non, mais je disais que vous aviez des discussions qui, peut-être... dont vous allez me faire part, là, pour éclairer ma lanterne, là.

**M. Bonnardel :** Ah! oui, oui. Bien, pour votre information, pour votre gouverne personnelle, les chauffeurs partenaires d'Uber, exemple, ou d'Eva ont tous des numéros de TPS, TVQ, c'est clair, comme travailleurs autonomes, et c'est Uber qui perçoit ces montants au nom de ses partenaires chauffeurs, qui verse la somme à l'Agence du revenu.

**M. Barrette :** Alors, Mme la Présidente, la question que je pose ou les questions que je pose sont plus dans un esprit d'audit, plus dans cette perception, dans cet esprit-là, là. Quand on regarde les deux systèmes... Aujourd'hui, là, les chauffeurs de taxi traditionnels ont un MEV.

**M. Bonnardel :** Pas encore.

**M. Barrette :** Pas encore? Dans le projet pilote? Bon. À la fin, ça va...

**M. Bonnardel :** Ils ont une machine.

**M. Barrette :** Oui, ils ont une machine. À la fin, ça va être ça. Bon, les choses vont être visibles. Du côté des applications, là, des systèmes, eux autres, ça va être via leur application. Alors, la confiance, là, va être dans l'application elle-même et non dans le chauffeur, parce que l'application, elle est fournie par le répondant, dans un système.

**M. Bonnardel :** Excusez-moi, là, monsieur... Excusez-moi. Recommencez ça.

**M. Barrette :** La confiance, là, de la véracité de toutes les transactions, là, dans un esprit d'audit, bien, cette confiance-là va venir non pas du chauffeur, mais dans le répondant, qui va mettre... qui va utiliser un système, une application. C'est parce que c'est là que ça se passe, là. Bon, O.K.

Là, la question que je pose est de deux ordres, là. Donc, dans les systèmes où il y a un répondant, là, on parle de systèmes, là, c'est-u possible de ne pas avoir de voie électronique?

**M. Bonnardel :** C'est à peu près impossible.

**M. Barrette :** Bien, c'est ce que je pense, là. Alors, dans le...

**M. Bonnardel :** C'est pour ça que vous devez avoir une entente avec l'Agence du revenu, parce que vous percevez ces sommes. Je vous donne un chiffre : si vous faites 1 000 transports dans la journée, bien, à la fin de la journée, si vous fermez votre journée, moi, je ne sais pas, à 21 heures, à tous les soirs, bien, vous allez avoir les totaux de ces sommes, les TPS, TVQ, puis l'Agence du revenu a tous les droits pour, un jour, comme on avait déjà discuté, entrer et de faire des vérifications en bonne et due forme sur les transactions puis les... Si elle considère que la TPS, TVQ... Je ne sais pas, moi, vous versez des montants de TPS, TVQ qui sont pas mal toujours les mêmes à chaque mois ou de façon trimestrielle, puis soudainement il y a des sommes qui sont moins importantes, il se pourrait que Revenu Québec fasse des vérifications pour des raisons x, là.

**M. Barrette :** Ça, je comprends ça puis je suis d'accord avec le ministre, Mme la Présidente. Je ne pense pas qu'il y ait de problème là. Là, ce qui m'interpelle, là, ce qui soulève des questions pour moi, c'est que vous vous êtes senti obligé d'écrire le premier alinéa de 36 en disant ceci : «Lorsque le prix des courses effectuées dans le cadre du système de transport est perçu, par voie électronique». Ça implique qu'il pourrait ne pas être perçu par voie électronique. Or, dans les systèmes de transport, je ne vois pas comment il n'y a pas de système électronique.

**M. Bonnardel :** Non, mais il y a le taximètre, que tout le monde connaît, que tout le monde a déjà vu dans les...

**M. Barrette :** ...si tu as un transport par...

**M. Bonnardel :** Tu peux être un répondant, tu peux être un répondant, un répartiteur puis avoir juste des taxis avec des taximètres, et tu peux avoir le...

**M. Barrette** : ...implicitement, depuis le début, là, le système, on fait référence à ceux qui ont des applications mobiles.

**M. Bonnardel** : ...sont prévus.

**M. Barrette** : Bon. O.K. C'est correct. Parfait. J'accepte ça. Dans le deuxième alinéa, ça, ça m'étonne, là, juste une question hypothétique, là, c'est quoi, le genre de circonstance où il y aura une dispense de cette exigence-là?

**M. Bonnardel** : Il se pourrait que... Exemple, l'industrie du taxi... Je pense que Téo était comme ça. Téo, c'étaient des salariés. Oui, c'est ça, je ne me trompe pas. Téo, c'étaient des salariés. Donc là, c'est une entente... Tu es dispensé, donc, d'avoir tes chauffeurs qui ont des numéros de TPS, TVQ. Vous me suivez? Parce que vous êtes plus que des partenaires chauffeurs, vous êtes des salariés. Donc, c'est une entité morale qui a l'obligation d'envoyer ses TPS, TVQ de façon mensuelle ou trimestrielle. Alors, c'est une société, entre guillemets, normale.

**M. Barrette** : Bon. O.K. O.K. Je n'ai pas d'autre commentaire.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Il n'y a pas d'autres interventions sur l'article 36? Si c'est le cas, nous allons donc procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 36 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**Une voix** : Sur division.

**La Présidente (Mme Grondin)** : Adopté sur division. Article 37. M. le ministre.

**M. Bonnardel** : Bon, article 37 : «Le système de transport ne peut être exploité que si, à la fois :

«1° l'entente prévue à l'article 35 a été conclue;

«2° le cas échéant, l'entente prévue à l'article 36 a été conclue relativement à ce système;

«3° le répondant détient un contrat d'assurance de responsabilité en vertu de l'article 84 de la Loi sur l'assurance automobile garantissant l'indemnisation du préjudice matériel causé par les automobiles utilisées par les chauffeurs inscrits auprès de lui.

«Les documents prévus ci-dessous sont, sans délai, transmis à la commission par les personnes suivantes :

«1° la société ou le ministre des Finances : un avis de la conclusion de l'entente prévue respectivement à l'article 35 ou 36;

«2° le répondant : une reproduction du certificat d'assurance attestant du contrat d'assurance visé au paragraphe 3° du premier alinéa.»

Commentaire. L'article 33 du projet de loi vise à s'assurer que l'entente avec la Société de l'assurance automobile du Québec relative aux contributions d'assurance qui devront lui être versées et, le cas échéant, l'entente avec le ministre des Finances aient été conclues avant la mise en service d'un système de transport autorisé par la Commission des transports du Québec.

De même, selon cette disposition, le répondant devra détenir une assurance garantissant l'indemnisation du préjudice matériel causé par les automobiles qui seront utilisées par les chauffeurs inscrits auprès de lui.

Le deuxième alinéa prévoit la transmission à la commission des documents démontrant que ces formalités ont bien été remplies.

Là, pour l'amendement que j'ai... Vous ne me permettez pas de le lire, hein?

**La Présidente (Mme Grondin)** : Donc, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux sine die.

*(Fin de la séance à 18 heures)*