



---

# ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

---

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

## **Journal des débats**

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

**Le jeudi 3 octobre 2019 — Vol. 45 N° 34**

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le  
transport rémunéré de personnes par automobile (13)

**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 jeudi 3 octobre 2019 — Vol. 45 N° 34**

**Table des matières**

Étude détaillée (suite)

1

**Intervenants**

Mme Christine St-Pierre, présidente

M. François Bonnardel  
Mme Ruba Ghazal  
M. Gaétan Barrette  
M. Mathieu Lemay  
M. Joël Arseneau  
M. Denis Tardif  
M. Frantz Benjamin  
M. Richard Campeau  
Mme Agnès Grondin  
M. Vincent Caron  
M. André Bachand  
Mme Marie-Louise Tardif



Le jeudi 3 octobre 2019 — Vol. 45 N° 34

**Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (13)**

*(Onze heures trente-neuf minutes)*

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Bonjour à vous tous. Lors de l'ajournement des travaux...

**Une voix** : ...

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Ah oui! J'ai vu mon micro ouvert, mais je n'ai pas vu que la caméra était ouverte. Bonjour. Alors, lors de l'ajournement des travaux, le 1er octobre dernier, les discussions portaient sur le premier alinéa de l'article 78 du projet de loi. Je ne suis pas à la bonne page, excusez-moi. Donc, c'est ici que je dois commencer.

• (11 h 40) •

Donc, ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

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

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

**La Secrétaire** : Oui, Mme la Présidente. M. Reid (Beauharnois) sera remplacé par M. Bachand (Richmond) et Mme Montpetit (Maurice-Richard), par M. Kelley (Jacques-Cartier).

**Étude détaillée (suite)**

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Donc, lors de l'ajournement des travaux, le 1er octobre dernier, les discussions portaient sur le premier alinéa de l'article 78 du projet de loi. Y a-t-il d'autres interventions concernant cet alinéa? Mme la députée de Mercier.

**Mme Ghazal** : C'est ça, la dernière fois qu'on était en commission, je posais des questions sur le premier alinéa de l'article 78 et je posais la question sur le rapport des activités que le système de transport, le répondant devait fournir. Et je sais que ce que le ministre avait dit, c'est que ces informations-là étaient contenues à l'article 80, par exemple, que ça contenait, selon ce qui est écrit à l'article 80, les lieux d'origine et de destination de courses effectuées par le chauffeur. Il m'avait dit le nombre de courses, départ, arrivée.

Quelles autres informations sont contenues et doivent être fournies dans le rapport des activités? Parce que là je n'ai pas comme une liste exhaustive. Il y a quelque chose qui est mentionné à l'article 80. Est-ce que c'est juste ça? Il y a le lieu d'origine et de destination, mais là, finalement, il y a le numéro de course. Quoi d'autre? Parce que j'ai comme... juste pour savoir, toute la liste des informations qui doivent être contenues dans le rapport d'activité plus spécifiquement.

**M. Bonnardel** : Alors, Mme la Présidente, donnez-moi deux petites secondes que je sorte un document que je cherche. Ce ne sera pas très long.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : On va suspendre quelques secondes.

*(Suspension de la séance à 11 h 42)*

*(Reprise à 11 h 43)*

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

**M. Bonnardel** : Oui. Donc, comme je l'ai déjà mentionné la dernière fois qu'on s'est rencontré en commission, il y a des rapports, donc, qui sont remis de façon trimestrielle et des informations, donc, qui sont demandées, bon, marque, modèle, l'année, kilométrage des automobiles, les évaluations, comme j'avais mentionné, réalisées par les clients, le nombre de partenaires chauffeurs, la nature des antécédents judiciaires, ça va de soi. Et voilà, grosso modo.

Donc, on pourra définir les informations additionnelles, si besoin est. Encore une fois, comme je l'ai mentionné, pour bonifier l'offre de transport sur le réseau, que ce soit montréalais ou ailleurs au Québec, tout dépend ce que décideront les répondants dans le futur en termes de modèle d'affaires qu'ils voudront développer.

**Mme Ghazal** : Puis est-ce qu'il va y avoir moyen aussi peut-être... parce que là vous avez nommé les points, je pense, qui sont mentionnés dans le projet pilote, mais est-ce qu'il va y avoir aussi, comme je le disais, ce qui se passait à

la ville de Montréal, pour permettre aux sociétés de transport de mieux gérer et coordonner leur mobilité, notamment l'intermodalité pour voir, par exemple, s'il y a des endroits où il y a beaucoup, beaucoup d'appels, que ce soit de taxi, d'Uber ou de Lyft, ou n'importe où? Peut-être que là il y a les moyens d'améliorer leur offre de transport public. Ça, c'est des informations importantes qui vont leur permettre de faire en sorte que le transport public va être beaucoup plus efficace. Donc, ce sont des informations qu'ils ont en ce moment et qu'ils exigent.

Mais là, avec le projet de loi, est-ce que ces informations... vous dites : Si, par exemple, les nouveaux joueurs le souhaitent, mais est-ce qu'il n'y a pas moyen... puis même les nouveaux joueurs nous l'ont dit en commission qu'ils étaient prêts, si le gouvernement le demandait, si c'était une exigence, d'ouvrir leur livre, tout en s'assurant de respecter la confidentialité.

Est-ce que ce serait possible que, dans le rapport d'activité, ce ne soit pas trimestriel? Parce que trimestriel, c'est beaucoup trop espacé, alors que, comme je le mentionnais, les données ouvertes que le bureau du transport de Montréal recevait, c'est aux cinq secondes, là. Donc, ils avaient les informations en temps réel, et ça, ça vaut de l'or. Avec le contexte puis toutes les technologies qui nous le permettent, au lieu d'avoir juste un rapport d'activité au trimestre, qui ne sera pas très aidant pour améliorer l'efficacité de transport en commun... puisque l'objectif, puis ça aussi, la ministre le reconnaît, c'est d'arrêter l'auto solo, d'améliorer le transport en commun, et tout ça.

Est-ce qu'il n'y a pas moyen d'obliger que ces données-là soient transmises... parce que, là, c'est transmis à la commission, donc peut-être, oui, transmises à la commission, mais même aussi aux sociétés de transport.

**M. Bonnardel** : On évaluera ce qui pourra être transmis aux sociétés de transport par règlement. Je l'ai mentionné aussi, les lieux d'origine, destination, à l'article 80... Je le disais en début de semaine, les répondants seront tenus de nous envoyer, donc, l'origine, destination. Et toute information qui sera importante pour la suite des choses, nous l'aurons dans le futur règlement, qui définira encore une fois les informations additionnelles que pourront bénéficier... qu'on pourra avoir, au bénéfice, pardon, donc, des sociétés de transport qui pourraient en faire la demande, du bureau de taxi, du MTQ. On mettra tout en oeuvre pour être capable, encore une fois, d'avoir et de bonifier une offre de services pour tous les Montréalais et tous les Québécois.

**Mme Ghazal** : J'avais d'autres questions, notamment l'information aux sociétés de transport, mais comme je suis responsable de plusieurs dossiers en même temps, notamment le dossier du verre, est-ce que c'est possible juste de suspendre cet article-là ou, si on en parle, en tout cas, à l'article 80? Parce que, moi, il faut que j'aie une intervention au salon bleu maintenant.

**M. Bonnardel** : On va en parler, Mme la Présidente, à l'article 80, de toute façon.

**Mme Ghazal** : O.K. Donc, on en parle à l'article 80. Donc, n'arrivez pas trop vite à l'article 80. Est-ce que c'est possible d'attendre d'arriver là ou de le suspendre?

**M. Barrette** : On peut-u suspendre maintenant quelques instants, Mme la Présidente?

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : O.K. Alors, nous allons suspendre quelques instants. Il y a une demande de suspension.

*(Suspension de la séance à 11 h 46)*

*(Reprise à 11 h 47)*

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Donc, nous reprenons nos travaux. Nous sommes au premier alinéa de l'article 78. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le premier alinéa de l'article 78?

**M. Barrette** : Pas sur le premier... Ah! bien, j'ai toujours le même commentaire, Mme la Présidente. Je ne peux pas faire autrement que de le faire. Puisque le ministre choisit de tout mettre par règlement, je ne peux pas, moi, passer outre le fait qu'à un moment donné ça existe-tu, les projets de loi, là? Si on fait des projets de loi pour juste dire qu'il va y avoir des règlements, on devrait laisser faire les projets de loi. Projet de loi untel, trois points de suspension, tel sujet sera géré par règlement. Voici les sujets qu'on va traiter. On devrait déposer une table des matières et dire, par sujets, que ça va être géré par règlement. Je n'ai pas d'autre commentaire, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : D'accord. Alors, nous allons passer au deuxième alinéa de l'article 78. Est-ce qu'il y a des commentaires?

**M. Barrette** : Au deuxième alinéa, non.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Donc, nous allons passer au premier paragraphe de l'article 78.

**M. Barrette** : Alors, l'article 26, l'article 22, c'est tout le monde qui est responsable de ceci et de cela, là. On s'entend, là, c'est ça? C'est ça.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Deuxième paragraphe de l'article 78?

**M. Barrette :** Rien à ajouter.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Il n'y a pas de commentaire?

**M. Barrette :** Non.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Alors là, je vais au troisième alinéa...

**Une voix :** Non, au dernier alinéa.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** ...dernier alinéa de l'article 78.

**M. Barrette :** Je n'ai pas de commentaire.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix l'article 78. Est-ce que l'article 78 est adopté?

**M. Bonnardel :** Adopté.

**M. Barrette :** Sur division.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** M. le ministre, veuillez lire l'article 79, s'il vous plaît.

**M. Bonnardel :** Oui, article 79 : «Dans les cas mentionnés aux paragraphes suivants, le répondant d'un système de transport doit, sans délai, transmettre à la commission les renseignements et les documents qui y sont visés :

«1° le changement des coordonnées de son établissement au Québec : ses nouvelles coordonnées;

«2° le changement de son nom, de celui qu'il utilise au Québec ou de celui du système dont il est le répondant : le nouveau nom;

«3° une modification ou le remplacement d'un accessoire visé au paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 50 : la description de l'accessoire ainsi modifié ou remplacé, comprenant sa reproduction;

«4° un changement dans la liste des personnes visées au paragraphe 2° du premier alinéa de l'article 26 : une liste à jour ainsi que 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 les personnes ajoutées à la liste, de même que leur curriculum vitae.»

Commentaires : L'article 79 prévoit l'obligation faite au répondant de fournir à la commission les renseignements relatifs à tout changement, à ses coordonnées, à son nom, à un accessoire nécessaire à l'identification des automobiles inscrites auprès de lui ou dans la liste de ses administrateurs et dirigeants.

• (11 h 50) •

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Merci, M. le ministre. Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 79?

**M. Barrette :** Oui, c'est une question. Alors, j'ai une question philosophique, là. On comprend que, pour le ministre, là, c'est bien important que bien des choses soient gérées par règlement.

Maintenant, pour ce qui est de la transmission de certaines données à la Commission des transports, pourquoi ce n'est pas tout changement à n'importe quoi que... pourquoi 79 ce n'est pas : Tout document, tout simplement, là, dès qu'il y a un changement, sont transmis à la commission immédiatement? Parce que là, là, ce n'est pas tous les documents, c'est juste ce qui est à 1°, 2°, 3°, 4°. Pourquoi, là, ce n'est pas un article qui dit, là : Regardez, là, vous avez fait une demande, là, vous avez été autorisé, et vous êtes autorisé en fonction de telle responsabilité, et ainsi de suite? Alors, pourquoi, là, ce qui est nécessaire à l'autorisation et au fonctionnement du système où il y a un répondant, pourquoi ce n'est pas un article qui dit : Quand il y a un changement, vous avez l'obligation, sans délai, de nous faire part de ça?

**M. Bonnardel :** J'aimerais ça poser une question au député qui parle... Quels changements qui pourraient être...

**M. Barrette :** C'est parce que c'est à nous autres de poser les questions, là. Je veux bien, là, mais... Je vais répondre par la contre-question. Pourquoi il y a des changements qu'il faut puis des changements qu'il ne faut pas? Ne serait-il pas plus simple de dire : Les documents qui sont liés à l'autorisation et au fonctionnement dudit système, dès qu'il y a un changement, on doit en informer la commission?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, je l'ai déjà mentionné dans les articles auparavant, s'il y a un changement du modèle d'affaires d'un futur répondant, il y a nécessairement, donc, une nouvelle demande qui est faite. Là, on est pas mal plus dans les changements administratifs que la structure.

**M. Barrette** : C'est exactement, Mme la Présidente, ce à quoi je fais référence. J'avais compris qu'à 79 on était dans un changement administratif. Alors, pourquoi, dans... Il n'y a pas de question, là. C'est évident que, dans le changement de modèle d'affaires et ainsi de suite, bien, c'est sûr qu'il faut le faire, mais dans les changements administratifs, là, il faut faire la preuve d'un certain nombre d'éléments pour pouvoir avoir une autorisation. Il faut une analyse de dossier, il faut que la commission, à la lumière de toute la documentation qui est fournie, puisse faire une appréciation adéquate et donner son imprimatur, faire un jugement au sens hautement général du terme et autoriser. C'est une espèce d'appréciation qualitative et aussi normative.

Pourquoi, pour ça, on ne dit pas : Pour l'ensemble de cette oeuvre-là administrative, s'il y a un changement, sans délai, vous devez nous transmettre un avis qui le définit, et ainsi de suite?

**M. Bonnardel** : Parce que nous avons décidé d'énumérer ces quatre paragraphes, Mme la Présidente.

**M. Barrette** : Bien, ça, j'ai compris, là, que... J'espère que c'est parce que nous avons décidé. Ça, c'est clair. Il pourrait me répondre aussi : C'est parce que ça a été tapé à dactylo, là. Je comprends, là, mais...

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : ...député, quand même.

**M. Barrette** : Bien, c'est parce que, Mme la Présidente, parce qu'on a décidé ça de même... Moi, je demande pourquoi qu'on a décidé ça puis qu'on a enlevé les autres. Réponse : parce qu'on a décidé ça de même. Vous savez, Mme la Présidente, vous savez que j'ai une expression que j'utilise beaucoup...

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Gardons une atmosphère...

**M. Barrette** : ...parce que c'est de même.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Gardons une atmosphère cordiale.

**M. Barrette** : L'atmosphère et correcte, elle est cordiale. M. le ministre, est-ce que...

**M. Bonnardel** : Vous savez, Mme la Présidente, si j'avais amené un point plus large, on m'aurait dit : je ne suis pas assez précis. Là, je suis précis, puis on me dit : Bien, soit plus large. Bien, ça va être comme ça. C'est les quatre points des quatre paragraphes qu'on a marqués.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, c'est très rare que je dis que le ministre est trop large. Ce n'est pas arrivé souvent. On n'arrête pas de demander des questions... Non, par contre, ça arrive souvent qu'on dit que tout est trop dans les règlements. Ça, c'est une autre affaire. Ça, c'est clair que ça, c'est clair que c'est... Mais là je pose une question bien simple, là. Pourquoi on n'a pas dit : L'ensemble de l'oeuvre. N'y a-t-il pas un risque d'omettre un certain nombre de choses?

**M. Bonnardel** : Alors, je l'ai répété, Mme la Présidente, ce qui est administratif et ce qui est la structure d'affaires, qui doit changer, donc une nouvelle autorisation devrait être faite par le répondant.

**M. Barrette** : O.K. Mme la Présidente, on va aller à 26. Alors, à 26, là, Mme la Présidente, là, on a un certain nombre de choses, là, qui sont obligatoires, entre autres la suffisance des ressources humaines et matérielles pour faire la surveillance, la répression, la prévention. Toutes des choses qui sont tout à fait correctes à mettre dans le projet de loi, tout à fait correctes. On l'a adopté, ça, cet article-là, sur division, je le concède, mais quand même. Je n'ai pas, moi, contesté le fait qu'on devait mettre ça là.

Alors, admettons, là, que dans une société X, là, pendant une période y, il y a un remaniement du personnel et ça fait en sorte que la demanderesse, là, n'est plus capable de remplir vraiment ses obligations. Et la commission ne va pas se mettre, à toutes les deux semaines, à faire des vérifications auprès desdites sociétés pour voir si elles sont en mesure de remplir leurs obligations.

Alors, c'est... 26 oblige, hein, puis je l'ai critiqué, ça. J'ai critiqué le fait que c'était clair dans la finalité, mais imprécis dans les barèmes, les paramètres. Ça prend quoi? Le ministre m'a répondu, comme il le fait régulièrement : Ce n'est pas de nous ingérer dans le travail de la commission, la commission a la compétence pour faire cette évaluation-là. O.K. C'est correct, fin de la discussion, parfait. Je ne dis pas «parfait». Quand je dis «parfait», c'est parce qu'on passe à autre chose, là. Ne prenez pas ce qualificatif-là comme étant... ce commentaire-là comme étant un compliment.

Alors donc... mais la finalité de ce qui a été écrit à 26, 1°, a et b, on en convient tout le monde, bon, puis on sait qu'on n'a pas des autorisations à toutes les deux minutes, là, hein? Il n'y a pas d'obligation de reconduction d'une autorisation, comme une immatriculation, là, à tous les deux ans, trois ans, quatre ans. À moins que j'aie mal compris, il n'y a pas ça.

Bon, alors là, Mme la Présidente, là, s'il y a des changements, là, au nombre de personnes et ainsi de suite, je pense qu'on va vouloir le savoir. Alors là, je comprends qu'à 4°, on y fait référence. Maintenant, il est possible qu'ailleurs, là, si on revenait sur tous les articles précédents, on trouve des choses qu'il y aurait un impact, d'où la nécessité, à mon sens, de dire que tout ce qu'il y a comme changement, bien on est obligé de le faire, d'en aviser la commission.

J'ai pris un exemple favorable au ministre. Alors là, je ne veux pas regarder les 78 autres articles pour en trouver un qui manque à mon sens. Alors, je repose la question. Pourquoi ce n'est pas l'ensemble de l'oeuvre?



**M. Bonnardel :** Parce que, dans le paragraphe 4°, Mme la Présidente, quatrième paragraphe... au deuxième paragraphe, donc, du premier alinéa de l'article 26, on demande... tout changement d'administrateur ou de dirigeant, s'il y a lieu, on informe la commission. Vous comprendrez que dans une entreprise, des changements d'administrateur, ce n'est pas fréquent. Ça peut arriver. Ça n'arrive pas une fois par mois, d'habitude. Donc, pour nous, il est juste important d'obtenir ces informations, s'il y a lieu. Je ne vois pas en quoi c'est problématique de demander ça au futur répondant.

**M. Barrette :** O.K. Alors, je vais le reprendre. Je vais le reprendre dans le bon sens. On n'est pas au quatrième alinéa, on s'entend, là, je le sais, mais, au premier alinéa, je pense que me me sens autorisé à parler du quatrième parce que je...

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Le quatrième, c'est un paragraphe puis...

**M. Barrette :** Vous avez raison, Mme la Présidente, là, je fais un lapsus, là.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** C'est correct. Tout le monde comprend.

**M. Barrette :** Tout le monde comprend. Alors, le quatrième paragraphe, là, quand il parle de 26, on parle du deuxième. O.K.? Ça, c'est les antécédents, les administrateurs, et ainsi de suite.

Moi, je prends l'exemple, là, des ressources qui sont à 1°. Puis là, à 1°, là, ça se peut-u, ça, que ça change? Ça se peut-u que, dans la vie de la compagnie, là, ça change et que 1°, ça ne soit pas... on se retrouve dans une situation pendant deux ans de temps, là, parce que, parce que, et que la compagnie, là, parce qu'elle est dans une situation où elle n'est plus vraiment capable de faire ça, il est possible que le répondant se dise : Aïe! ces obligations-là, là, ça me pèse, et puis on va slaquer là-dessus, on va faire des économies, ou peu importe la raison.

Il n'y a pas l'obligation, là, 1°. On a mis 2° parce que 2°, bon, 2°, ça a une certaine lourdeur, là, je dirais, là, mais on n'a pas mis 1°, par exemple. Donc, quand on doit fournir 1°... alors, moi, mon point, il est là, là. Alors, quand le ministre me dit : Bien, c'est parce qu'on a décidé ça, O.K., bien, pourquoi vous n'avez pas pris 1°, qui est tout aussi important? • (12 heures) •

Moi, je reprends 1°, là, à 26, 1°. Là, je peux prendre le 26, 1°, Mme la Présidente, c'est mon argument pour le premier alinéa. À 26, là, j'ai critiqué le fait qu'on demandait bien des choses qui étaient correctes à demander, mais on ne statuait pas sur ce qui devait au moins être les grandes lignes de ce qui devait être en place. C'est conceptuel, hein, c'est un concept. Construisez-moi une maison avec trois chambres à coucher et deux salles de bain. Je peux vous dire que, si vous donnez ça à un entrepreneur, vous allez peut-être être surpris de la facture, avec raison. C'est un concept qu'on a demandé. À la fin, ça va coûter cher ou pas cher. Si ça ne coûte pas cher, vous allez peut-être être malheureuse de votre choix.

Mme la Présidente, là, je regarde ça, là, alors, 26, c'est quelque chose qui est ouvert comme concept, laissé à l'appréciation de la Commission des transports, et on ne le met pas dans l'obligation de transmettre des informations lorsqu'il y a un changement. Or, à 26, 1°, bien, ce sont les éléments qui sont quasiment névralgiques, là, pour le fonctionnement en termes de surveillance, et de prévention, et de répression qu'on souhaite voir. N'y a-t-il pas là, Mme la Présidente, le ministre pourra nous répondre, une incongruité?

**M. Bonnardel :** Pas du tout, Mme la Présidente. On n'a pas à mettre le paragraphe 1°. On n'a pas à demander à chaque fois s'il y avait, donc, à l'article 26, la suffisance des ressources humaines. Vous imaginez, là, s'il y a 10 employés de plus du jour au lendemain parce qu'on a besoin de plus d'employés, ou il y en a cinq, un mois suivant, de moins. Il va-tu falloir chaque fois demander au répondant d'informer la CTQ d'un changement du nombre d'employés de la société? Non, ça ne tient pas la route.

Alors, pour nous, il est important d'avoir les administrateurs, les dirigeants, je pense que ça va de soi, s'il y a des changements importants de ce côté. Pour ce qui est des opérations en bonne et due forme, on laisse le répondant faire le travail et nécessairement de démontrer qu'il a les ressources initialement avant d'obtenir son autorisation pour avoir son accréditation.

**M. Barrette :** Moi, je n'en reviens pas, Mme la Présidente, là, parce que là le ministre, ce qu'il vient de nous dire, là, c'est qu'il est plus important de savoir le nom et le nombre d'administrateurs que le nom et le nombre de personnes qui sont affectées à la surveillance, prévention, répression.

Moi, je vais vous dire une chose, Mme la Présidente, dépendamment de la situation économique de tout le monde, de tout entrepreneur, il y a malheureusement des moments où, pour des raisons de rentabilité, on va restructurer ou, encore même, diminuer, faire le choix de diminuer certaines activités pour faire en sorte que l'équilibre financier de la compagnie demeure. Il est possible que, quand on est dans une compagnie dont le coeur de compagnie est de faire du transport, on puisse rogner, hein, rogner, puis des fois rogner pas mal fort sur ce qui n'est pas le transport, notamment la surveillance, la prévention et la répression, hein? Ça, c'est pas mal plus, un, plus lourd de conséquences que le dirigeant. Et vous savez quoi? C'est le dirigeant qui va décider ça.

Alors, le ministre nous dit, lui : Il faut qu'on m'informe s'il y a un changement dans la direction. C'est bien plus important que ce qui est sous sa direction, mais le dirigeant peut très bien, dans une situation particulière, rogner là-dessus, et ça s'est déjà vu dans plusieurs domaines. Ça s'est déjà vu là-dedans. Et comme la commission ne fait pas, à ma connaissance, des inspections périodiques, bien, s'il n'y a pas d'obligation de divulguer, bien, il est possible d'avoir une situation qui devienne problématique si on la savait, et, si on la savait, on interviendrait. Je ne ferai pas la métaphore de l'annonce de Réno-Dépôt, là, mais ça revient à ça.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, l'article 33 démontre et dit, encore une fois, que la commission, pour faire droit à la demande, doit recevoir toutes les informations, dont les ressources humaines et matérielles, avant d'accréditer. C'est déjà mentionné dans la loi. C'est déjà mentionné dans la loi et à 39 aussi.

Alors, je ne vois pas en quoi aujourd'hui, là, on a un débat sur pourquoi on n'a pas ajouté, donc, le premier paragraphe de l'article 26 à l'article 79. Alors, pour nous, comme c'est écrit, c'est bien écrit, et on répond, encore une fois, aux demandes que nous souhaiterions avoir pour les futurs répondants.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, c'est vraiment extraordinaire, ici, l'échange qu'on a. Pour me dire que mon intervention n'est pas pertinente, l'intervention qui est sur un article qui traite d'un changement pendant les opérations qui arrivent après l'autorisation, on me répond que je n'ai pas besoin de parler de ça, ce n'est pas pertinent puisqu'avant l'autorisation on a demandé une liste de ceci et de cela.

On présente un article, 79, là, qui, pour certains éléments, exige qu'il y ait une transmission d'information, s'il y a un changement pendant les opérations, donc après l'autorisation, puis on me répond avec l'obligation d'avant les opérations. Bien, voyons donc! Voyons donc!

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, à l'article 39, tout «changement à un système de transport, incluant aux activités de son répondant ou, le cas échéant, à celles des fournisseurs dont il retient les services, ne peut être effectué sans obtenir au préalable de la commission le remplacement de son autorisation pour une nouvelle autorisation, dans les cas suivants: «1° le changement est incompatible avec l'autorisation délivrée». C'est l'article 33. Alors, je pense que j'ai répondu aux inquiétudes du député.

**M. Barrette** : Non, parce que, Mme la Présidente, si c'est ça, la réponse, ça veut dire que 79 n'a aucune utilité, il y a 39.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Là, pour m'éclairer, excusez-moi, est-ce que vous êtes toujours au premier alinéa?

**M. Barrette** : Certainement, Mme la Présidente. On est encore dans le premier alinéa, c'est certain.

**M. Bonnardel** : On parle des changements administratifs à 79, Mme la Présidente. S'il y a tout changement dans le modèle d'affaires de la société, l'article 39 s'applique, et la société, le répondant devra faire une nouvelle demande.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, est-ce que le ministre peut me dire en quoi 79 n'est pas inclus dans 39?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, je l'ai répété, 79, ce sont des changements administratifs. C'est ce que nous avons indiqué dans les quatre paragraphes qui sont là.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, ma question, elle est très, très, très simple. Moi, quand je regarde 79, là, puis je prends l'argument du ministre, auquel je ne souscris pas, si je prends l'argument du ministre, là, 39 comprend 79. Donc, 79 est inutile, on le retire.

**M. Bonnardel** : Ce n'est pas ça qu'on a dit. Ce n'est pas parce qu'il y a des changements de coordonnées, ou d'établissement, ou administratifs qu'on fait une nouvelle demande, là.

**M. Barrette** : Bien, Mme la Présidente, le ministre me dit : Bien, regardez, M. le député de La Pinière, vous avez juste à regarder à 39. 39 dit que, s'il y a un changement, là, incluant ceci, cela, bien, il faut aller même jusqu'à une nouvelle autorisation. C'est ça que ça dit. Puis là le ministre me dit lui-même : Bien oui, à 39, 1°, «le changement est incompatible avec l'autorisation délivrée», et l'autorisation, c'est 33. 33, il y a tout.

Alors, si 33 a tout et puis que 39, ça amène à tout changement qui amène à une nouvelle autorisation, bien, 79 est dans 39, qui est dans tout. Alors, 79 ne sert à rien.

**M. Bonnardel** : Je me suis expliqué, Mme la Présidente.

**M. Barrette** : Bien, je me suis expliqué... C'est parce que je n'ai pas eu d'explication à la question simple : Est-ce que 79 est dans 39?

J'entends des voix, Mme la Présidente, et les voix que j'entends disent que 79, c'est plus précis. Dons, si 79 est plus précis, par les voix que j'entends, ça veut dire que 79 est dans 39, donc 79 ne sert à rien.

**M. Bonnardel** : Je me suis expliqué, là, depuis 15 minutes, Mme la Présidente, sur le besoin, à 79, des articles qui concernent l'administration de la société et les autres articles qui concernent la structure d'affaires, le modèle d'affaires.

**M. Barrette** : Alors, si je comprends bien, Mme la Présidente, le ministre a senti la nécessité, dans sa loi, de préciser les changements d'administrateurs, mais n'a pas précisé tout ce qui touche à la prévention, à la répression et à la surveillance. C'est étonnant. Est-ce que le ministre comprend mon étonnement?

**M. Bonnardel** : J'ai mentionné, Mme la Présidente, aux différents articles 33 et 39, en termes de surveillance, réprimandes, administration, s'il y avait changement, que la société devait faire une nouvelle demande.

**M. Barrette** : Oui, mais, Mme la Présidente, s'il y a des changements dans les administrateurs, il n'y aura pas besoin de faire une nouvelle demande?

**M. Bonnardel** : Exactement.

**M. Barrette** : Voilà. Alors donc, peut-être que, là, l'article 79 sert à déterminer simplement les éléments à propos desquels, s'il y a un changement, il n'y aura pas de nouvelle demande, mais ça ne dit pas ça non plus. Il n'y a pas de référence à une nouvelle ou pas de nouvelle demande dans 79. Ça fait que, là, on revient encore à l'argument précédent, 79 est dans le 39, 39 traite de 33 au complet, puis 79 ne sert à rien.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, le député semble vouloir plus de lourdeur administrative.

**M. Barrette** : Pas du tout.

**M. Bonnardel** : Ce n'est pas ce que je veux.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, je ne souhaite pas plus de lourdeur, au contraire. Je souhaite que le projet de loi soit cohérent le plus possible. Là, je note une incohérence et je la débats.

**M. Bonnardel** : Il n'y a aucune incohérence, Mme la Présidente.

**M. Barrette** : Bien oui, Mme la Présidente. Si on met de l'importance comme on l'a fait à 26, qui se retrouve dans 33, qui est traité par 39 puis 79, bien, à un moment donné, là, si la surveillance, la prévention et la répression, ce sont des valeurs ou des éléments secondaires, dans l'esprit du ministre, au fonctionnement d'un système, bien, il peut le dire. Peut-être qu'il peut dire que c'est pour ça que ce n'est pas dans 79.

**M. Bonnardel** : Je n'ai pas d'autre intervention, Mme la Présidente.

• (12 h 10) •

**M. Barrette** : Moi non plus, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Donc, il n'y a pas d'autre intervention sur le premier alinéa? Non? Alors, nous allons passer au premier paragraphe.

**M. Barrette** : Alors, le premier paragraphe, on parle ici des changements de coordonnées. C'est sûr que, je pense, c'est une bonne idée de l'obliger. On est bien d'accord avec ça, mais il me semble que la surveillance, la prévention et la répression, c'est tout aussi important, mais ce n'est pas là. Alors, on ne peut pas s'obstiner là-dessus.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Pas d'autre commentaire sur le premier paragraphe?

**M. Barrette** : Oui, une question. Est-ce que ça va demander une nouvelle autorisation ou non?

**M. Bonnardel** : Justement, ce que le député semble vouloir...

**M. Barrette** : J'entends des voix, Mme la Présidente, j'aime ça.

**M. Bonnardel** : ...semble vouloir, c'est plus, plus, plus de lourdeur. Est-ce qu'il est en train de nous dire qu'il faudrait demander une nouvelle autorisation parce qu'on change d'adresse ou de coordonnées? Non. Alors, on informe la commission, c'est tout.

**M. Barrette** : Non. Je ne suis pas en train de dire ça du tout, Mme la Présidente. Je ne suis pas en train de dire ça du tout, du tout, du tout. Ce n'est pas ça que je dis. Ce n'est pas ça que je dis du tout. Ce n'est pas moi qui ai parlé de nouvelle autorisation, c'est le ministre, Mme la Présidente, en nous renvoyant à 39. Moi, je n'ai pas parlé de 39, j'ai parlé de 26. Alors, c'est sûr, Mme la Présidente, que, si le ministre me renvoie à des articles qui me permettent de faire un débat, je ne peux pas faire autrement que le faire. Alors, il faut faire attention dans un renvoi.

Mais là je comprends qu'ici, là, le ministre nous dit que 79 sert aussi à ne pas générer de nouvelle autorisation, même si ce n'est pas écrit dedans. C'est vrai, là, que ce n'est pas écrit dedans. C'est tout, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Donc, il n'y a pas d'autre commentaire sur le premier alinéa?

**M. Barrette** : Non.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième alinéa?

**M. Barrette** : Non.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Troisième alinéa?

**M. Barrette :** Bon, là, le ministre, là... parce que je n'ai toujours pas eu, là, le sens de ces mots-là, là. À chaque fois que je le vois, j'oublie de poser la question.

Quand le ministre dit, dans son texte... puis là peut-être que c'est les juristes qui vont me répondre, là. Je vais lire le troisième... paragraphe?

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Paragraphe, oui, c'est moi qui ai fait l'erreur, c'est... J'ai dit alinéa, mais c'est paragraphe. Excusez-moi.

**M. Barrette :** Mais vous savez, Mme la Présidente, on se comprend.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Oui. J'espère.

**M. Barrette :** Je ne veux surtout pas qu'on prenne du temps, là, en ne se comprenant pas.

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

**M. Barrette :** Alors, le troisième paragraphe, une modification... On doit aviser, là, sans délai. «Une modification ou le remplacement d'un accessoire visé au paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 50 — alors c'est l'accessoire, là, qui identifie le véhicule, on se comprend, oui — la description de l'accessoire ainsi modifié ou remplacé comprenant sa reproduction.»

Quand on dit «comprenant sa reproduction», qu'est-ce qu'on veut dire exactement? Quelle est la portée de la reproduction au sens légal du terme? Là, je comprends, là, il ne faut pas... Je vais m'aider moi-même puis je vais aider le ministre à bien consommer le temps. J'ai compris qu'on parlait de l'accessoire, O.K., puis qu'il va y avoir des caractéristiques x. Alors, cet accessoire-là, quand on dit «comprenant sa reproduction», là, on parle de quoi légalement, exactement?

**M. Bonnardel :** La portée du paragraphe 3°, Mme la Présidente, est que, s'il y a tout changement du côté d'un répondant...

**M. Barrette :** Je savais qu'il allait me dire ça.

**M. Bonnardel :** ...le répondant, l'accessoire sera nécessairement modifié. On veut voir ce qu'aura l'air l'accessoire qui sera remplacé ou installé sur le véhicule.

**M. Barrette :** Mme la Présidente, ce n'est pas la question que je pose, là. D'entrée de jeu, là, j'ai dit... Écoutez, là, Mme la Présidente, je l'ai dit comme ça. Ça fait plusieurs fois qu'on voit ce bout de texte là, puis j'oublie toujours de poser la question.

Là, on le revoit, j'ai donc une opportunité de poser la question et je la pose. Qu'est-ce que ça veut dire en droit, une phrase comme ça, «comprenant sa reproduction»? Est-ce qu'on définit ce qu'est une reproduction? Est-ce qu'il y a une modalité de reproduction? Est-ce qu'il y a un nombre de reproductions? C'est quoi, la portée de ça?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, c'est l'accessoire qui sera nécessairement fourni à la commission qui va autoriser ce nouvel accessoire. Quand on parle de sa reproduction, il n'y a pas de définition légale. Sa reproduction, c'est le décalque ou l'élément qui va être envoyé sur un document ou sur un papier à la commission pour définir, bien, «voici la reproduction de l'accessoire comme tel».

**M. Barrette :** O.K. Je suis un peu confus. Est-ce que le ministre pourrait nous donner un exemple graphique, pas une affaire... je comprends qu'il ne l'a pas sur place, là, mais quelque chose de plus clair? Moi, quand j'ai écouté le ministre, Mme la Présidente, là, j'ai comme compris que c'était comme... Ça, ça révèle ma génération. Là, le ministre, c'est comme s'il parlait d'un papier carbone, dans les anciens formulaires, où il y a cinq copies carbone. C'est-u de ça qu'on parle? On parle de quoi exactement, là? Avez-vous compris, vous autres?

**M. Bonnardel :** ...être reproduite sur un papier, hein, qui va définir l'accessoire pour que la commission prenne acte du document, de sa reproduction sur un papier ou même sur un courriel, même sur un courriel, possible.

**M. Barrette :** Ah! O.K. Je n'ai vraiment pas... Je vois que les collègues du ministre semblent avoir compris une chose que je n'ai pas comprise. J'en suis heureux.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** M. le député de Masson, vous voulez intervenir?

**M. Lemay :** ...on lit le premier alinéa de l'article 79, ça dit qu'on doit transmettre à la commission les renseignements et les documents qui sont visés, puis après ça, au troisième paragraphe, on dit : «la description de l'accessoire — donc, ça, c'est une description écrite — ainsi [que] comprenant sa reproduction», en voulant dire l'image dudit accessoire.

**M. Barrette** : Ah! c'est drôle, hein, parce que moi, la raison pour laquelle... le député de Masson, hein, c'est ça?

**M. Lemay** : Oui.

**M. Barrette** : Il va être content puisqu'il me permet d'engager un débat additionnel. Alors, nous allons y aller. Alors, Mme la Présidente, là, moi, la raison pour laquelle... Puis je vais répéter, là, ce n'est pas la première fois qu'on voit ces trois mots-là ensemble dans le projet de loi. Alors, je saisis l'occasion parce que j'ai oublié de le faire ailleurs. Je le fais aujourd'hui parce que moi, là, «comprenant sa reproduction», ça fait référence au fait de ce que l'on voit actuellement sur le terrain.

Alors, le ministre nous dit souvent : Bien, voyons donc! Il ne faut pas changer ça parce que tout va bien. Bien, on ne va quand même pas faire quelque chose de différent, tout va bien, tout est correct. Il nous dit ça souvent. Moi, je vois, là, je l'ai vu à plusieurs reprises, des photocopies de l'accessoire d'Uber scotchées ailleurs dans l'automobile. Moi, là, ça, ça s'appelle comprenant la reproduction.

Vous autres, vous pensez en papier carbone pour l'image. Moi, je pense différemment. Et, si moi, je pense différemment du député de Masson, ça se peut que dans la population ça soit différent et, à ce moment-là, ça devient nécessaire d'avoir une précision juridique de ce que c'est que ça veut dire «comprenant sa reproduction». C'est juste ça. C'est simple.

Alors, moi, je l'ai vue. Je l'ai vue, la photocopie, «tapée» sur la fenêtre du passager. Ça, là, ce n'est pas la petite plaque de plastique avec le logo d'Uber, là, ce n'est pas la reproduction copyright d'U-b... avec la bonne calligraphie. Pas de ça qu'on parle. Peut-être qu'on parle de ça, d'où ma question : On parle de quoi? C'est tout. Moi, là, je peux vous dire une chose, là, je peux faire de la reproduction de la fleur de lys du drapeau du Québec. Alors, on parle de quoi exactement, là? C'est une photocopie? C'est quoi, les standards? C'est ci, c'est ça? «Comprenant sa reproduction», est-ce que, juridiquement, on peut m'expliquer ce que ça veut dire? Je suis tout ouïe.

**M. Bonnardel** : Alors, je répète ce que j'ai déjà dit, Mme la Présidente, l'accessoire sera défini par règlement. L'accessoire devra être visible pour le client, pour le chauffeur et il devra être visible aussi pour les agents de la paix, les policiers, nécessairement, et les représentants de la SAAQ, qui font les inspections des véhicules-taxis et du transport rémunéré de personnes.

**M. Barrette** : Mais, Mme la Présidente, je n'ai pas posé cette question-là. Est-ce que vous m'avez entendu dire : Qu'est-ce qu'il va y avoir dans le règlement? Je n'ai pas entendu dire ça. Je comprends, là, qu'il va y avoir un règlement qui va dire... je ne le sais pas, là, probablement que ça va dire : Ça doit être une... on va l'appeler comment, là, l'accessoire doit être rigide, dans un matériau x, de telle couleur, avec le logo de la compagnie, tel que défini. Il va y avoir ce genre de choses là dans le règlement.

Reproduction, ça va être quoi? Bien là, je vais aller au bout de l'affaire, là. Est-ce que moi, je peux prendre une feuille de papier, un crayon feutre, écrire «Uber», le «taper» sur la fenêtre, en faire une photocopie puis dire : Bien, voici, c'est moi.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, on ne peut pas prétendre ce que sera l'accessoire. Là, il essaie de prendre des cas de figure, le député, là...

**M. Barrette** : Ce n'est pas ça que je dis.

• (12 h 20) •

**M. Bonnardel** : ...puis de s'imaginer. Là, je lui dis une chose, on va le définir par règlement, cet accessoire. Là, il ne peut pas prétendre qu'il va arriver ça demain parce qu'il voit ça aujourd'hui. Alors, je lui dis encore une fois, l'accessoire sera défini par règlement. Il devra être visible pour le client, il devra être visible pour les agents de la paix, je le répète une autre fois. Et il ne peut pas prétendre ce que sera l'accessoire de demain pour les futurs répondants.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, c'est sûr que je ne peux pas prétendre, parce que, le ministre l'a dit lui-même, tout va être défini, un jour, dans un règlement. Alors, c'est sûr que je ne peux pas prétendre. Je veux dire, le projet de loi est un projet de loi de règlement. Alors, je ne prétends rien, je pose une question. C'est quoi, la portée juridique des trois mots qu'on revoit à plusieurs reprises dans son projet de loi, «comprenant sa reproduction»?

Alors, on a deux lectures, là. Il y a la lecture du député de Masson, que je comprends. Puis je vais aller loin. Mme la Présidente, je vais aller très loin. Je pense que le député de Masson comprend ma lecture. Je n'ai pas dit qu'il était d'accord. J'ai dit simplement qu'on peut lire le texte des deux manières. Et je demande au ministre, qui a une armée de juristes avec lui, de me permettre de savoir quelle est la portée juridique de «comprenant sa reproduction».

**M. Bonnardel** : Alors, Mme la Présidente, une dernière intervention là-dessus. Le député, sa première prétention, c'est de s'imaginer qu'on pourrait falsifier ou faire des photocopies sur ce qui existe déjà, parce que...

**M. Barrette** : Mme la Présidente, on me prête des intentions.

**M. Bonnardel** : ...ce qui existe déjà aujourd'hui, c'est son projet pilote. C'est son projet pilote.

**M. Barrette** : 35.6°. Mme la Présidente, 35.6°, question de règlement.

**M. Bonnardel** : Alors, je lui dis, il ne peut pas prétendre de ce que sera l'accessoire de demain.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, question de règlement. 35.6°, on me prête des intentions. Je n'annonce pas que quelqu'un va falsifier. Je n'annonce pas rien. Je demande de comprendre. Je demande une explication, puis on ne l'a pas. Ça serait tellement plus simple qu'un des juristes qui accompagnent le ministre nous dise : En droit, «comprenant la reproduction», ça veut dire telle affaire. M. le député de La Pinière, voici, je vous donne un exemple. Ça prendrait environ 45 secondes puis ça serait terminé.

C'est quoi, le problème, là? Mme la Présidente, je pense que le ministre a le droit de s'autofilibuster, mais je lui dis, là, moi, je suis convaincu, puis je vais exagérer, qu'en 1 min 30 s un juriste va pouvoir m'expliquer ça.

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

**M. Lemay** : Là, le député de La Pinière nous disait qu'on lui prêtait des intentions et là il est en train de prêter des intentions au ministre.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, loin de moi. Je ne pense pas, là.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Gardons l'atmosphère calme.

**M. Barrette** : Bien, l'atmosphère est excellente, Mme la Présidente. Moi, je vous le dis, là.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Oui, alors, M. le ministre.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, il n'y a rien d'autre à dire, là. Je sais que le député a l'imagination fertile depuis les 70 dernières heures.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Bon, là, vous lui prêtez des... c'est à votre tour de prêter des intentions à l'autre.

**M. Bonnardel** : Bien, c'est ça pareil. C'est ça pareil.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Alors, chacun a fait son petit mea culpa, là, puis on...

**M. Bonnardel** : Alors, il a le droit de faire les interventions qu'il souhaite. Moi, je lui réponds encore une fois, entre ce que lui peut prétendre, et il ne peut pas le faire, d'un futur accessoire... et ce qui explique aussi, donc, la reproduction, sur un papier, du futur accessoire que la commission recevra.

**M. Barrette** : Ah! donc là, il va y avoir des standards de reproduction pour envoyer à la commission. C'est ça que ça veut dire. Mme la Présidente, est-ce qu'il y aurait consentement, de la part du ministre, à ce que le juriste de son choix, on ne met pas de pression, vienne nous expliquer ça? Alors, c'est soit la vision Masson ou la vision La Pinière. Laquelle est la bonne?

**M. Lemay** : Masson.

**M. Barrette** : Il n'a pas le droit de parole. On peut le faire par main levée. Un, c'est Masson; deux, c'est La Pinière.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Bon, M. le député de La Pinière... M. le ministre, vous avez une demande de permettre à un de vos avocats de venir s'exprimer. Vous acceptez ou vous n'acceptez pas?

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

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Vous n'acceptez pas, d'accord. Parfait.

**M. Bonnardel** : Le débat a été fait déjà, là.

**M. Barrette** : Le débat a été fait, puis on n'a pas eu de réponse.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Bon, M. le député, est-ce que vous voulez continuer sur le paragraphe 3°?

**M. Barrette** : Alors, oui, je vais poser la question, là, à ce moment-là, au ministre. Est-ce qu'on peut faire une photocopie de l'accessoire et l'afficher dans un véhicule?

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, le député ne peut pas prétendre de quoi sera fait l'accessoire futur. Et encore une fois, à 53, une photocopie, c'est non.

**M. Barrette** : Pardon? Je n'ai pas entendu.

**M. Bonnardel** : J'ai dit qu'à l'article 53 c'était non.

**M. Barrette** : Pardon? À l'article...

**M. Bonnardel** : J'ai dit qu'à l'article 53 c'était non, à la question.

**M. Barrette** : C'est non? Bon, O.K. Alors, «comprenant sa reproduction», la reproduction s'applique dans quelles circonstances?

**M. Bonnardel** : Les circonstances, Mme la Présidente... les documents administratifs de l'article 79.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, je n'ai pas d'autre commentaire puisque le ministre ne veut pas donner les précisions. C'est phénoménal.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Donc, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le paragraphe 3° de l'article 78?

**M. Barrette** : Mme la Présidente, est-ce que vous pourriez indiquer que tout un chacun ne peut pas prendre la parole selon son propre désir autour de cette table?

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Bien non, mais quand le député de Masson a demandé la parole, je lui ai donné la parole.

**M. Barrette** : Oui, mais pas tout le temps, là. Il parle, il parle, il parle.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Bien, il parle. Il a le droit de parler à ses collègues. Bon, alors... tout en faisant en sorte que ça ne dérange pas les autres collègues, et le ministre, et le député de La Pinière, M. le député de Masson.

Donc, on va aller au paragraphe 4° de l'article 79. Est-ce qu'il y a des commentaires? Pas de commentaire sur le paragraphe 4° de l'article 79, donc nous allons procéder à l'adoption. Est-ce que l'article 79 est adopté?

**Des voix** : Adopté.

**M. Barrette** : Sur division.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : M. le ministre, veuillez, s'il vous plaît, lire l'article 80.

**M. Bonnardel** : Donc, l'article 80 : «Le répondant d'un système de transport transmet à la commission et au ministre, dans la forme et selon la teneur et la périodicité de ce que ce dernier détermine par règlement, les renseignements concernant les lieux d'origine et de destination des courses effectuées par les chauffeurs inscrits auprès de lui.»

L'article 80 proposé prévoit la transmission par un répondant des renseignements relatifs aux lieux d'origine et de destination des courses qu'effectuent ses chauffeurs à la Commission des transports du Québec, au ministre des Transports, le tout conformément à un règlement pris par le ministre.

**M. Barrette** : Alors, Mme la Présidente, nous avons un amendement.

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

**M. Barrette** : Il a été transmis au secrétariat. Est-ce que... Ce ne sera pas long.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Donc, nous allons suspendre...

**M. Barrette** : Un instant, ce ne sera pas long, là.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : ...pour distribuer l'amendement.

*(Suspension de la séance à 12 h 27)*

*(Reprise à 12 h 29)*

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Donc, nous reprenons les travaux, s'il vous plaît. M. le député de La Pinière, veuillez lire votre amendement.

**M. Barrette** : Oui. Mme la Présidente, je vais le lire en relisant l'article qui serait amendé par notre amendement. Alors, l'article, là, 80, qui est, pour moi, un article fondamental, aussi fondamental que le projet de loi lui-même, à mon sens... L'article se lit initialement comme suit :

• (12 h 30) •

«Le répondant d'un système de transport transmet à la commission et au ministre — on pourrait même changer ça, "et au ministre" — dans la forme et selon la teneur et la périodicité que ce dernier détermine par règlement, les renseignements concernant les lieux d'origine et de destination des courses effectuées par les chauffeurs inscrits auprès de lui.»

Le ministre a voulu... c'est clair puis c'est correct, vouloir être informé de l'évolution de cette situation-là. Il a souhaité, dans son article 80, que et la commission et lui soient informés de données évolutives sur l'utilisation des systèmes. Et ça, Mme la Présidente, je suis bien d'accord avec ça, pas de problème avec ça. Le projet de loi du ministre, et le ministre l'a dit à plusieurs reprises, a aussi comme finalité de faire en sorte qu'il y ait une offre de service qui soit optimale et que, le plus possible, on abandonne l'auto solo. On est confortables avec ça. Qu'est-ce qu'il y a?

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : M. le député, avant de poursuivre... logiquement, là, puisque c'est un alinéa que vous ajoutez, il arriverait comme en deuxième. Il arriverait en deuxième à l'article 80. Alors...

**M. Barrette** : C'est correct.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : C'est correct? Donc, le premier alinéa est...

**M. Barrette** : Ah! O.K. Me laissez-vous, avec consentement...

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Bien, peut-être qu'il y aurait un consentement pour qu'on procède sur votre amendement, mais logiquement, il va arriver...

**M. Barrette** : Oui, il va arriver après. Je le sais.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Il va arriver après le début de l'article 80.

**M. Barrette** : Tout à fait, mais les deux vont ensemble, vous allez voir.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Ça va? O.K.

**M. Barrette** : ...s'il y a consentement pour qu'on puisse finir mon affaire, là.

Alors, le ministre, dans son premier alinéa... Vous avez raison, Mme la Présidente, mon amendement va devenir un deuxième alinéa. Le premier alinéa, il dit ça. Il dit : Moi, là, comme ministre, là, je souhaite que, dans le nouveau système, là, avec cette loi-là, les informations des lieux d'origine, destination, ça soit transmis et au ministère, au ministre, et à la commission. Parfait, on est d'accord avec ça. Le projet de loi a aussi comme objectif de faire en sorte qu'on prenne moins l'auto puis qu'il y ait une offre de service adéquate. On est d'accord avec une partie de ça.

Et, par contre, le ministre dit souvent, il l'a dit, puis il est d'accord avec ça, puis on est d'accord, nous aussi, avec ça : La gestion et la coordination de la mobilité va se faire de plus en plus, sur un territoire donné, par des organisations qui détiennent la donnée pertinente de la mobilité des individus dans la mesure permise par nos lois qui protègent les renseignements de la vie privée des gens. O.K.?

Alors, si on prend l'article 80 tel qu'il est écrit dans son premier alinéa, il manque simplement un bout. Le premier alinéa, il est plus bureaucratique. Il permet de faire des analyses rétrospectives qui ont un certain degré de précision mais qui n'est pas optimal parce que la donnée la plus optimale pour faire les analyses, c'est la donnée en temps réel.

À l'heure, Mme la Présidente, où se développent partout, et particulièrement au Québec, des applications, aujourd'hui, algorithmiques d'intelligence artificielle, s'il y a un domaine où ça s'applique, là, c'est bien la mobilité. S'il y a une place, là, un secteur, là, où les données sont simples... c'est simple, ces données, là... qui peuvent se mettre dans des bases de données, qui peuvent être traitées de façon algorithmique que sont les intelligences artificielles, bien, c'est ça. Et si on veut s'assurer, là, qu'on ait un grand, grand, grand succès en gestion de la mobilité, tel que le ministre le souhaite, il faut que les autorités, là, qui soient en place, là où il y en a... Il n'y aura pas ça à Senneterre. Il y a ça à Montréal, au sens large du terme. Il va y avoir ça, un jour, à Québec, au sens large du terme. Il faut ces autorités-là... puis peut-être qu'il y en aura à Trois-Rivières puis Sherbrooke, là, mais il faut que ces autorités-là puissent disposer de la donnée la plus précise et en temps réel possible.

Alors, nous, on regarde ça... et ça, ce n'est pas juste moi qui le dis, là. Nous, on regarde ça parce que les gens qui sont venus en consultation ont dit ça. Et quand on leur a parlé en consultation publique et quand on leur a reparlé en dehors des caméras, c'est leur bataille. Eux autres, là, ce n'est pas une question de guerre, de bataille, de ci puis de ça, c'est le nerf de leur guerre à eux, avoir cette information-là pour coordonner la mobilité.

La mobilité, ce n'est pas juste le taxi, ce n'est pas juste Uber et compagnie, ce n'est pas, aujourd'hui, vraiment, les trotinettes, de toute façon, ça ne s'applique pas à ça, ce n'est pas juste non plus les autobus, ce n'est pas juste le métro, c'est tout ça ensemble. Et tout ça ensemble, bien, si l'autorité, là, qui fait cette gestion-là, qui peut aller aussi loin que de faire sa recherche, dispose de ça... on vient de mettre en place quelque chose dans la loi. La loi sert à ça, au jour un, à obliger les gens de le faire, parce que technologiquement ils peuvent le faire, et ils vont toujours dire non. Ils vont toujours dire non, sauf qu'on les a consultés. Et ils nous ont dit que, si c'est ça qu'on demande, pas plus, ils vont dire oui.



Alors là, sur l'argument de la vie privée, regardez, on limite, nous autres, là, là, l'obligation à transmettre à cette autorité-là. On peut la nommer différemment, là, pas de problème à ce qu'on réécrive notre argument, là. On demande à ce qu'on transmette à cette autorité-là, qui reçoit déjà en ligne ses propres données, transport adapté, métro, autobus et ainsi de suite, cette donnée-là pour qu'aujourd'hui ils puissent se coordonner et qu'ils, pour aujourd'hui et pour le futur, puissent chercher, chercher dans le sens recherche du terme, bref, qu'ils puissent s'améliorer avec le temps, empêcher quelque joueur que ce soit d'arriver en se disant : Ah! moi, je ne peux pas, ma technologie, elle ne me le permet pas. Non, non, non. Regarde bien, là, ta donnée de géolocalisation, elle est émise et elle est reçue en quelque part. Là, on va te demander de l'émettre et de nous permettre de la recevoir. Ça, ça se fait, là. Ce sont des protocoles de transmission de données. Il n'y a aucun obstacle à ça.

Par contre, on peut choisir aujourd'hui d'en faire une obligation, et c'est ce que l'amendement propose. Alors, le premier alinéa de l'article, s'il était amendé, c'est correct, là. Le premier alinéa, là, ce sont des statistiques, c'est des rapports et ainsi de suite, alors que mon amendement vient amener un élément empirique. Empirique, ça veut dire en ligne, ça veut dire maintenant, ça veut dire une valeur très, très, très ajoutée en ampleur à l'article du... au premier alinéa du ministre, qu'on conserve, là. Il est correct, cet alinéa-là, mais il ne va juste pas assez loin. Et nous, on considère qu'il doit aller un pas de plus, et c'est ce que demandent ces grandes organisations là. Il y en a juste une au Québec, une grande organisation, mais c'est la moitié du Québec. Puis un jour il va en avoir une, j'en suis convaincu, dans la région de la Capitale-Nationale. Un jour, là, quand le ministre aura la joie d'inaugurer son troisième lien, qu'il souhaite inaugurer un jour avec joie, bien, peut-être qu'il va y avoir du... bien, s'il souhaite l'inaugurer, je pense que ça va être avec joie. Alors, il y aura peut-être du transport en commun là-dedans puis peut-être que, dans la Capitale-Nationale, il y aura une entité qui va faire cette gestion-là. Puis, s'il y avait quelqu'un dans ce domaine-là qui m'écouterait à Québec en ce moment, là, il dirait : Certainement qu'on veut ça.

Maintenant, l'usage de toutes les compagnies, à date, ça a été ça à chaque fois. On leur a parlé : Aïe! minute, là, c'est de la vie privée. Oui, mais là on ne vous demande pas la vie privée, là. On ne vous demande pas le nom, on ne vous demande pas ci, on ne vous demande pas ça. On vous demande la géolocalisation du véhicule en temps réel. Alors, la géolocalisation en temps réel, on a automatiquement le point de départ et le point d'arrivée, et ça, là, bien, pour une gestion de la mobilité, c'est quelque chose de spectaculaire. Le ministre nous dit que son projet de loi, c'est un projet de loi du futur, hein? C'est pour les 40, 50, 60 prochaines années. Bien, la technologie, là, c'est clair que, dans les prochaines années, plus on les nourrit en données réelles et plus elle va être performante, plus la société va en bénéficier. Je vois difficilement comment on peut dire non à un amendement comme ça dans l'esprit du projet de loi du ministre.

**M. Bonnardel :** Alors, Mme la Présidente, on a eu plusieurs discussions quand on a eu à recevoir différents organismes, la STM et autres, Uber, Lyft, Eva et, oui, la gestion et les éléments d'origine, destination sont des éléments importants à savoir. C'est pour ça qu'on l'indique à l'article 80.

L'intention du député, c'est de l'avoir en temps réel. Bien, on aura ces informations en différé, selon la périodicité, pour être capable d'évaluer, que ce soit dans les documents que nous souhaiterions recevoir aux 14 jours, aux 30 jours, aux 45 jours, tout dépend de ce qu'on décidera par règlement... bien, ces informations, nous les aurons. Nous les aurons. Et si, dans le futur, on avait une opportunité d'améliorer puis que les informations soient encore plus pertinentes pour ce qui est de l'origine, destination et du transport de ces véhicules, et de les mettre en combinaison avec le transport en commun, le REM et tout autre, on le fera. On le fera par règlement.

Alors, oui, il y a un règlement qui va définir, encore une fois, la périodicité, donc, de ces renseignements, mais les lieux d'origine et de destination de ces courses, nous les aurons. C'est ce que nous discutons à l'article 80. Mais on n'ira pas à demander en temps réel, en temps réel, ces informations.

• (12 h 40) •

**M. Barrette :** Une simple question, Mme la Présidente. Pourquoi? C'est-à-dire parce qu'Eva a de la misère avec sa technologie? Moi, je peux vous dire une affaire, Mme la Présidente, là, on n'a pas contacté Eva, on a contacté Uber, on a contacté Lyft. Ils peuvent le faire, ils n'ont aucune objection, aucune, zéro. Je vous le dis, là, je peux vous montrer nos courriels, ils n'ont aucune objection. Ils sont prêts aujourd'hui à sortir et dire : Oui, on est capable de le faire puis on va le faire. Ils sont capables, là, il n'y a pas d'objection du bord de la compagnie. Je n'ai pas parlé à Eva. Je ne sais pas si le ministre a des contacts chez Eva, mais peut-être qu'eux autres, avec leur chaîne de blocs, c'est un problème. Je ne vois pas pourquoi ce serait un problème.

Alors là, là, on parle ici dans l'intérêt de la société, là. On ne parle pas, là, dans une espèce de patente d'analyse statistique rétrospective d'un rapport biannuel, là. Ce n'est pas de ça qu'on parle, là. On parle de l'opérationnel au quotidien. Les gens qui font cette gestion-là, là, leur meilleure nourriture, entre guillemets, là, de gestion, c'est la donnée en temps réel. Il n'y a personne, Mme la Présidente, qui peut arriver ici, là, aujourd'hui, là, sur ce sujet-là, et arriver sérieusement, et nous dire que la donnée rétrospective, c'est bien en masse. Je ne dis pas que c'est mauvais, mais que c'est bien en masse. Il n'y a personne qui peut arriver ici, qui a une expertise de quoi que ce soit dans la gestion de la mobilité et de la donnée, qui ne va pas nous dire que la meilleure, meilleure, meilleure manière, c'est de l'avoir en ligne. Il n'y a personne qui va dire le contraire de ça.

Alors, moi, je n'ai pas entendu du ministre un seul argument, un seul argument, là, argument, pour dire que ce n'est pas bon, que ce n'est pas meilleur, alors que tous les experts sont venus ici nous dire que c'était meilleur. Tous les... Bien, il y en a juste une. Tous les gens de cette organisation-là sont venus ici nous dire : Battez-vous pour ça parce que c'est vraiment de ça qu'on a de besoin.

Alors, est-ce que le ministre peut nous dire une seule raison, un argument, un argument, sujet, verbe, complément autre que «je vais le mettre par règlement», pourquoi il est contre cet argument-là... amendement-là? Juste un.

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, le député prétend que certaines sociétés sont d'accord. Je vous demanderais de déposer ces courriels.

**M. Barrette** : Non, je ne déposerai pas mes courriels, Mme la Présidente, parce que je ne les ai pas avec moi. Alors...

**M. Bonnardel** : Alors, je lui demanderais, cet après-midi, de venir déposer ces courriels.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, je vais prendre ça en différé pour voir si j'ai l'obligation de faire ça. Mais une chose qui est certaine, Mme la différence... la Présidente, la différence, la réalité, Mme la Présidente — vous faites la différence, faites-vous en pas — la réalité, là, c'est que ça, c'est faisable. Alors, pourquoi le ministre nous dit-il non à ça? Une raison, juste une.

**M. Bonnardel** : Parce que nous aurons ces informations, Mme la Présidente. C'est ce que nous demandons à l'article 80.

**M. Barrette** : Absolument pas, Mme la Présidente.

**M. Bonnardel** : Nous aurons ces informations d'origine, destination. Ce que le député souhaite, c'est que, partout au Québec, incluant les chauffeurs de taxi à l'extérieur de Montréal, ce soit en temps réel. C'est ce qu'il dit. Est-ce qu'un jour on s'y rendra? Assurément, peut-être. Et s'il y a lieu, si l'opportunité est là, nous le ferons par règlement.

Maintenant, ici, aujourd'hui, ces informations importantes d'origine, destination, nous le demandons spécifiquement et ce sera fait aux 30 jours, aux 45 jours, aux 15 jours, aux 60. On va le définir, parce qu'il est immensément important, puis je l'ai mentionné maintes et maintes fois, que ces sociétés de transport, le REM, l'ARTM, Mobilité Montréal, tout le monde soit capable de bonifier, encore une fois, l'offre selon la demande. Alors, on le fait, là. On le fait. On ne va juste pas aussi loin que le député de La Pinière le souhaiterait, en 2020. Voilà.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, le ministre devrait corriger sa phrase. Il ne va pas aussi loin que ceux qui sont venus nous ont demandé. Il choisit de dire non à une demande qui vient de ces organisations-là. On ne parle pas d'entreprises privées, là, on parle d'organisations publiques qui nous disent l'avantage qu'il y aurait si elles détenaient cette information-là. On ne parle pas de secret d'État, là, on ne parle pas de modèle d'affaires, on ne parle pas de chiffre d'affaires. On parle simplement de données qui peuvent, elles, même à la limite, dans la loi, ou un règlement... puisque le ministre peut tout mettre dans son règlement, incluant une loi, bien, c'est tout, il protégera la donnée s'il considère que ça doit être protégé.

Mais pour le gestionnaire de la mobilité, le coordonnateur de la mobilité, le fait d'avoir ces données-là en réel, c'est clair qu'il y a un avantage. Un, c'est technologiquement faisable; deux, c'est un avantage; trois, elles le demandent. Je n'ai pas entendu un seul argument. L'argument de nous dire : Ah! on va mettre dans un règlement l'obligation de nous envoyer ces données-là à tous les x semaines ou mois... Oui, mais qu'est-ce qu'il va y avoir dedans? Origine, destination, heure, et ainsi de suite, on ne le sait pas. On ne le sait pas, c'est par règlement.

Alors, à la question, à l'argument qui... Et je reprends l'argument de ceux qui sont venus ici nous parler de ça, déposer un mémoire, nous dire que, pour eux et elles, la meilleure solution, c'est ça, et elle est faisable. Je n'ai pas entendu un seul argument pour faire le contraire, aucun. Et, Mme la Présidente, je vais vous dire une chose, là, puis tout le monde le sait, ça, à partir du moment où cet amendement-là est dans la loi, on ne revient pas en arrière. Le ministre, là, pellete par en avant. Un jour, si on pense que c'est utile, on le mettra dans un règlement, puis en même temps — et là je vais prêter des intentions au ministre — j'espère bien que personne ne va le demander, comme ça, je n'aurai pas ce trouble-là. Alors, essentiellement, là, ça ressemble à ça. Le ministre a la possibilité de le faire aujourd'hui. Je n'ai pas entendu un seul argument, argument, pour ne pas le faire.

Il y en aurait un, Mme la Présidente, qui serait valable : la technologie. Ils sont capables. L'industrie est capable de le faire. Alors, le récepteur, là, l'entité qui fait la gestion et la coordination de la mobilité est capable de le recevoir. Alors, l'émetteur, le récepteur, ils peuvent se parler, c'est faisable. On ne le fait pas. Alors, elle est où, la raison? Il est où, l'argument? C'est la meilleure, meilleure, meilleure façon de gérer ça. Il n'y a pas de problème technologique en soi qui n'est pas solvable. Ça se fait, puis on décide de ne pas le faire. Pourquoi? Juste un seul argument. Là, le ministre va me répondre : Bien, en temps et lieu, là, si ça nous tente, on verra bien dans le futur, dans 10 ans, dans 20 ans.

Pourquoi ne pas saisir cette opportunité-là pour le Québec, pour la moitié du Québec qui actuellement est dans un territoire gérable et géré, au moment où on se parle? Imaginez, là, pour nous, la visibilité que ça peut nous donner, au Québec, comme succès, hein? On parle constamment de telle ville, tel pays, toujours dans les pays scandinaves. Pourquoi ne pas saisir cette opportunité-là? On a l'opportunité technologique, là, d'avoir une donnée qui peut faire du Québec une fenêtre, là, hein, pour le monde. Venez au Québec, là, nous autres, on a fait plus que tous vous autres, ailleurs. On l'a fait puis, à un moment donné, nous autres, on s'est assis autour d'une table, là, puis on n'a pas pris en considération telle compagnie, telle objection, tel ceci, tel cela. Nous, au Québec, à un moment donné, on a décidé, là, pour la mobilité, de donner un coup. On a passé une loi puis on a dit à tout le monde : vous avez un modèle d'affaires, là, vous êtes des organisations à but lucratif ou non, pas de problème avec ça, ça ne nous regarde pas, mais, par contre, la gestion de la mobilité, ça nous regarde, et, comme représentants de la société, gouvernement, on a décidé de faire un pas en avant puis on a pris... Tiens, à la limite, là, je vais peut-être empiéter dans la pensée du ministre. On a pris un risque. On a pris un risque de se faire chicaner juridiquement, mais on est allés jusqu'au bout puis regardez ce qu'on a fait avec ça aujourd'hui, dans 10 ans, dans cinq ans. Alors, pourquoi le ministre ne veut même pas prendre le risque d'être un grand succès à l'échelle internationale? Il n'y a personne, à ma connaissance... peut-être qu'il y en a, mais qui a ça.

Alors, pourquoi le ministre, là, s'empêche de prendre ce risque de succès là? Sur quelles bases philosophiques, juridiques, politiques il refuse ça? Il ne peut pas la prendre, Mme la Présidente, sa décision, sur une base technologique, ça se fait. Ça se fait. Alors, encore une fois, Mme la Présidente, est-ce que le ministre peut nous donner une seule raison pour laquelle il refuse un amendement aussi simple et fructueux que celui-là?

• (12 h 50) •

**M. Bonnardel :** Parce que, Mme la Présidente, ce que le député souhaite, nous le faisons. Nous le faisons. Les données, les renseignements importants d'origine, destination, de l'heure, ce sera inclus dans le règlement. Ces informations que les sociétés nous ont demandées, ils les recevront. Ils les recevront. Ils les auront en main pour qu'on soit capable d'évaluer, que ce soient l'ARTM, Mobilité Montréal, sociétés de transport, Laval, Longueuil, Montréal, ils les auront. On n'aura aucun intérêt à cacher ces informations. On doit encore faire mieux selon la demande et ajuster notre offre de transport en commun, je l'ai répété mille fois, de réduire le nombre d'automobiles sur la route, d'inciter les gens à utiliser le transport en commun. On aura des opportunités incroyables dans le futur avec le REM, les phases additionnelles que la CDPQ Infra est en train de préparer, les tramways qu'on souhaite bâtir partout, de Gatineau à Québec, à Montréal.

Alors, ces informations, ils les auront. La seule différence, ce ne sera pas en temps réel. Et, si l'opportunité nous amène partout au Québec, partout au Québec, pour toutes les sociétés de taxi, pas juste Montréal non plus, là, partout au Québec, et des futurs répondants, nous les ferons. Mais présentement, ces informations ou ce que le député de La Pinière souhaite, nous les aurons et nous les partagerons. Voilà.

**M. Barrette :** Mme la Présidente, nous les partagerons, hein? Ça non plus, ce n'est pas dans le projet de loi. Alors, le ministre, là, il nous refuse... Puis quand je prends l'argument du ministre, là : Faites-vous-en pas, Mme la Présidente, là, ceux qui gèrent le REM vont avoir cette donnée-là en ligne, ils vont tout avoir pour le REM. Faites-vous-en pas, Mme la Présidente, pour un tramway à Québec, la société de transport de Québec va avoir sa donnée de tramway. Si jamais il y avait un tramway à Lévis, bien, à Lévis ils vont avoir leurs données, mais ils n'en parleront pas à Québec. Alors, ce que le ministre... ce à quoi il nous invite, le ministre, c'est de la rétrospective, toujours de la rétrospective. Voyons donc! Ça, là, ce n'est jamais aussi bon que du en direct, pour toutes sortes de raisons. Ça, c'est clair, clair, clair.

Alors, le ministre nous dit, là, essentiellement, là... Il faudrait qu'il parle à son collègue ministre délégué à la Transformation numérique, qui actuellement travaille justement pour briser ça. Son collègue, là, à la Transformation numérique, il essaie de briser ça, des bases de données, là, qui sont séparées, qui ne sont pas du même format, hein, dont les données ne sont pas acquises de la même manière, à propos desquelles on est obligés de faire des mariages qui sont souvent dysfonctionnels parce qu'il n'y a pas de cohérence dans la gestion de la donnée.

Nous, ce qu'on propose, là, simplement, c'est que, quand il y a une entité, là, qui reçoit ça et qu'on établit qu'il y a y avoir une obligation de le transmettre, ça oblige la mise en place de protocoles de transmission de données qui font en sorte qu'au bout de la ligne la donnée est cohérente, cohérente au sens informatique du terme. C'est ça qu'on propose, pas de la rétrospective qui va venir d'une donnée d'un, d'une donnée de l'autre, puis tata, tata, tata. Puis au bout de la ligne, moi, je le sais par expérience, là, c'est moins performant, c'est plus lourd. Bien oui, ça peut faire des analyses un an plus tard, mais c'est ça, l'affaire.

Alors, nous, on propose quelque chose de performant, on propose une opportunité pour le Québec, et le gouvernement refuse cette opportunité-là. Moi, c'est ça, Mme la Présidente, là, qui m'estomache le plus. C'est une opportunité pour le Québec. On va les mettre... les Yoshua Bengio du Québec, là, on va les mettre là-dessus, puis ils vont être bien contents. L'ARTM, par exemple, va être bien contente, elle, d'embarquer là-dedans. Le Bureau de taxi va être bien content d'embarquer là-dedans. Tous les acteurs de ce domaine-là vont être bien contents d'embarquer là-dedans.

La seule personne qui n'est pas contente de ça aujourd'hui, c'est le ministre. Pourquoi la CAQ ne peut pas prendre un instant, puis faire des téléphones, puis dire : Écoutez, le député de La Pinière m'a dit que ça pourrait être une opportunité pour le Québec de rayonner sur la planète. On serait les premiers, hein? Ça se peut-u qu'il ait raison? Puis là peut-être qu'il pourrait me... Tiens, j'ai une idée. Il pourrait aller voir son collègue, lui téléphoner, de l'Économie, hein, il pourrait lui demander ça, là : Ça se peut-u, là... Pierre, là, appelle tes contacts. Ça se peut-u que ça, là, ça soit une opportunité pour nous autres? Ça ne nous coûte rien, Pierre. Pierre, ça ne nous coûte rien, zéro. C'est juste un texte dans la loi, puis ceux qui sont là, là, ils vont le recevoir, là, puis ils savent quoi faire avec. Ça se peut-u qu'une tierce partie industrielle du Québec qui viendrait se joindre à ça puisse faire du développement économique? Ça se peut-u que des gens dans le département de sociologie de toutes les universités du Québec puissent dire : Wo! En faisant ça de telle manière, on vient de créer telle solution, éviter tel problème? Ça se peut-u que ça, dans un univers où on n'arrête pas de parler de changements climatiques, où on...

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Il vous reste encore une minute, M. le député.

**M. Barrette :** Oui, je le sais, là, puis je la prends, ma minute. Alors, Mme la Présidente, ça se peut-u, là, qu'en quelque part il y ait des gens qui se lèvent puis qui disent : Dans l'environnement d'aujourd'hui, là, on doit passer par ce genre de décisions là pour faire la bataille qui doit être faite? Ça se peut-u que quelqu'un voie un bénéfice que le ministre ne voit pas? Moi, je suggère au ministre de suspendre 80, là, puis d'aller faire des téléphones, puis de revenir, puis d'adopter l'amendement. Mme la Présidente, c'est, à mon avis, là, complètement inacceptable, et je pèse mon mot, j'en aurais utilisé un non parlementaire, qu'on n'aille pas de l'avant avec ça. Il y a des choses que le ministre ne nous dit pas.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Merci. Donc, Mme la députée de Mercier, vous avez demandé la parole.

**Mme Ghazal :** Oui, merci, Mme la Présidente. Je sais qu'on ne peut pas prêter des intentions, mais je ne sais pas si on a le droit de prêter des intentions positives, dans le sens que moi, je regarde le ministre depuis tantôt puis j'ai comme

l'impression qu'il trouve que c'est totalement logique, qu'est-ce qu'on propose, puis que c'est vraiment logique aujourd'hui, surtout quand il parle beaucoup du projet de loi n° 17, dès le début, que c'était un projet de loi de la modernité, qu'il fallait arrêter de se coller à un vieux système du passé, qui n'a pas changé depuis les 40 dernières années. Et la modernité, ce n'est pas juste une application technologique sur un téléphone, là, pour appeler pour avoir un service de transport. C'est aussi des villes modernes comme, par exemple, la ville de Montréal, le Bureau de taxi de Montréal qui est venu ici puis qui nous a dit : Nous, on a développé une technologie, une plateforme de données ouvertes, et non seulement on l'a développée, mais on veut qu'elle puisse être partagée partout au Québec. On est prêt à la rendre ouverte totalement. Ça aussi, c'est de la modernité.

Puis vous savez, là, ça fait un bout de temps, là, l'article 1, ça fait un bout de temps qu'on parle... qu'on est dans l'étude du projet de loi, donc peut-être qu'on l'a oublié, ça fait que je vais rafraîchir la mémoire à tout le monde ici. On avait voté un amendement, et tout le monde ici était d'accord que la mobilité durable ne soit pas juste un souhait, juste une politique, mais que... dans l'article, on avait dit qu'il fallait qu'on respecte aussi que le projet de loi n'aille pas à l'encontre de cette politique-là, n'aille pas à l'encontre des efforts de réduction de gaz à effet de serre. Ce n'était pas formulé comme ça, mais ça disait pas mal la même chose, et que c'était très, très important, cette politique-là, qu'elle soit appliquée puis que le projet de loi n'aille pas à l'encontre. Si on veut être cohérent, ça ici, ce qui est proposé dans cet amendement-là, de rendre disponible en temps réel, ce que ça permet, c'est une autre mesure de rendre ce souhait-là du ministre... qu'on n'aille pas à l'encontre la mobilité durable, que ce soit une réelle mesure.

Moi, j'ai proposé plusieurs amendements pour que ce principe-là ne soit pas uniquement un principe, mais que ce soit réellement applicable, par exemple, sur la question de l'électrification, que la flotte des véhicules des transporteurs soit, en grande majorité, électrique ou hybride, de ne pas faire un recul avec qu'est-ce que l'industrie du taxi a fait comme efforts pour rendre sa flotte hybride. Ça, ça a été refusé parce que c'était perçu par le ministre comme une contrainte. Mais, par exemple, il est d'accord avec les principes. Il est d'accord avec le fait qu'il faut réduire l'auto solo, qu'il faut électrifier les transports, etc. Mais il n'y a aucune mesure, en ce moment, dans le projet de loi, qui nous permet de le faire, au contraire. En ce moment, si on laisse le projet de loi tel quel puis que nos amendements ne sont pas acceptés ni cet amendement-là du projet de loi n° 80, à date, si on garde ça comme ça jusqu'à la fin, ce souhait-là du ministre, ce principe de mobilité durable de rendre plus efficaces les transports collectifs, de les rendre plus attrayants, qu'ils soient présents, eh bien, en ce moment, il n'y a aucune mesure dans ce projet de loi qui nous garantit ça. Même on a beaucoup de risques d'aller à l'encontre de la politique, d'aller à l'encontre de la réduction des gaz à effet de serre, d'aller à l'encontre de l'électrification des transports.

Et à chaque fois qu'on prend une mesure après l'autre, un article... un amendement après l'autre, ils sont tout le temps, tout le temps refusés, je commence à me demander, je veux dire, quand est-ce que ça va être accepté, quand est-ce que réellement ces principes-là, sur lesquels le ministre nous répète : Oui, il faut contrer l'auto solo, oui, il faut que les gens prennent leur transport en commun, qu'ils délaissent leur voiture, qu'ils ne s'achètent pas une deuxième voiture, qu'ils gardent une... Mais, pour ça, ça ne peut pas être seulement fait par des souhaits, puis des beaux principes, puis des belles politiques, il faut qu'il y ait des mesures. Il y a des gens, des sociétés de transport, il y a la ville de Montréal qui nous a dit : Je l'ai, moi, en ce moment, je veux que ce soit attrayant. Je veux que le transport par taxi... que ça me permette de le rendre le plus efficace, que ça n'aille pas en concurrence avec les autobus, le métro, le transport collectif. Et j'ai un outil qui existe en ce moment, et on est sur notre lancée pour être une ville moderne, et il ne faut pas aller à l'encontre. Et là, ici, cet amendement-là, c'est exactement ce qu'il propose au ministre, de rendre ces données de géolocalisation possibles.

Moi, je n'ai pas de courriel de personne, ni d'Uber, ni de Lyft, ni de personne, mais je comprends la logique. La logique, c'est que c'est en ce moment et la cohérence. En ce moment, c'est possible, technologiquement, de rendre ces données-là. Ils nous l'ont dit même en commission... Si on vous l'exigeait, allez-vous accepter? Et la grande majorité Uber, Lyft et même aussi avec Téo Taxi, si on respecte la confidentialité, oui, on va voir aussi comment ça va être demandé. On peut le faire, et ça va aider les sociétés de transport et ça va aider tout le monde à rendre le transport par personnes et aussi le transport collectif efficace.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Je dois vous interrompre ici pour la pause repas. Alors, bon appétit à vous tous et à vous toutes. On se voit à 15 heures.

*(Suspension de la séance à 13 heures)*

*(Reprise à 15 h 01)*

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Lorsque nous avons fait l'ajournement, la parole était à la députée de Mercier relativement à l'amendement du député de La Pinière. Mme la députée de Mercier.

**Mme Ghazal :** Oui. Merci, Mme la Présidente. Donc, on discutait de l'amendement à l'article 80, d'ajouter un alinéa pour rendre disponibles en temps réel, c'est ça qui est le plus important, en temps réel, les données de géolocalisation des voitures, là, des répondants.

Et un des aspects importants sur lequel je parlais, c'était toute la question de mieux coordonner la mobilité dans une ville, une grande ville comme Montréal qui, en ce moment, le fait et qui est prête aussi de rendre sa plateforme et le registre, là, des... la plateforme, là, qu'elle utilise pour les données ouvertes disponible partout au Québec. Et il y a aussi tous les répondants ou ce qu'on appelle les nouveaux joueurs. Les taxis le font déjà, mais les nouveaux joueurs à Montréal et aussi partout, ça serait possible pour eux de rendre ces données-là disponibles.

Et donc il n'y a aucune raison pour laquelle cet amendement-là serait refusé puisque c'est possible, c'est déjà appliqué à certains endroits et que c'est fondamental si on veut que la mobilité durable ne soit pas juste un principe, mais qu'elle soit réellement appliquée puis qu'on donne les outils à des villes, des grandes villes comme Montréal, de mieux gérer efficacement le transport collectif, le transport en commun.

Moi, ce que j'aimerais savoir, si le ministre continue à refuser de rendre ces données-là... de les rendre disponibles mais que ça soit obligatoire, de quelle façon est-ce qu'il va aider une ville comme Montréal puisqu'en ayant ces nouveaux joueurs, qui ne seront pas connectés à sa plateforme actuelle, ça va avoir un impact négatif sur la mobilité dans la ville. Donc, de quelle façon, s'il refuse cet amendement-là, il est prêt à les aider?

**M. Bonnardel :** Comment, Mme la Présidente, la députée peut prétendre que cela aura un impact négatif? Présentement, la demande est importante, l'offre n'était pas adéquate, et de nouveaux joueurs sont sur le marché dans le cadre d'un projet pilote. Ces nouveaux joueurs auront l'obligation, parce que nous leur demanderons des renseignements additionnels concernant leur lieu... les courses, les lieux d'origine et de destination. Ça ne sera pas en temps réel, mais ces informations seront importantes à partager avec toutes les sociétés qui nous en ont fait la demande, comme on les a entendues voilà quelques mois déjà.

Donc, ces informations qui sont pertinentes seront partagées pour mieux comprendre les courses, d'origine, destination, mieux comprendre la demande sur l'île de Montréal mais partout au Québec aussi. Là, on parle de Montréal, là, mais ce que les oppositions me demandent, c'est partout au Québec.

Est-ce qu'on peut l'appliquer à court terme? Assurément non. Est-ce qu'on aura l'opportunité de le faire dans le futur? Assurément oui, parce que c'est par règlement qu'on va être capable de le définir et d'amener, encore une fois, donc, des dispositions intéressantes pour les sociétés de transport, pour le gouvernement, de bien mesurer jusqu'à quel point on étend une offre additionnelle dans le cadre d'un projet de loi qui va répondre, donc, à des besoins importants de la part de la clientèle.

**Mme Ghazal :** Donc, ce que j'entends le ministre dire, c'est qu'il n'est pas fermé à ce que ça devienne obligatoire un jour.

**M. Bonnardel :** Il est très probable... Il se peut que, dans quelques années, on décide de le faire, parce que la technologie, les taxis dans leur ensemble nous permettra de le faire pour être capable d'avoir une vue d'ensemble.

Maintenant, présentement, nous aurons la possibilité... et nous le ferons. Nous le ferons, là. On le mentionne, les lieux d'origine et de destination des courses, c'est un moment important que les sociétés auront en différé, là, pas six mois plus tard, qu'on va déterminer, là, par sa périodicité. Est-ce que ce sera aux 15 jours, ce sera au mois? On aura ces informations, on les partagera avec les sociétés concernées pour améliorer l'offre selon la demande dans les différents secteurs des villes et d'être capable de répondre à la PMD d'offrir quatre moyens de transport à 70 % de la population partout sur le territoire québécois.

**Mme Ghazal :** Vous dites que ce va être disponible, puis c'est ça, ça va l'être en différé, mais l'information fondamentale, pour ceux qui sont venus nous parler en commission, ils ont dit, c'est que ça soit en temps réel. C'est ça qui leur permet d'offrir un meilleur service de mobilité, que ça soit pour les taxis ou les transports collectifs dans la ville, et ça, c'est fondamental. Le Bureau du taxi de Montréal nous l'ont dit qu'eux c'est fondamental pour eux que ça soit en temps réel pour pouvoir s'ajuster rapidement, parce que les clients qui, eux, prennent, par exemple, le taxi, ou qui prennent le transport en commun... puis là ils trouvent que c'est mieux de prendre, par exemple, je ne sais pas, moi, je va dire, un Uber et tout ça parce que ça répond mieux à leurs besoins. Mais si l'information... ça serait trop tard si elle arrive six mois plus tard ou, vous avez dit, c'est aux deux ans... bien, ça va être défini par règlement, on ne le sait pas à quelle fréquence. S'ils vont l'avoir au trimestriel, s'ils vont l'avoir en différé, c'est difficile, pour eux, de mieux gérer la mobilité pour répondre aux besoins de la clientèle. Vous avez beaucoup, beaucoup parlé puis insisté sur la clientèle, le client qui reçoit le service. Il faut que ça soit de bonne qualité et tout ça, et ces informations-là permettent à la ville de Montréal d'offrir ce service-là pour qu'ils soient efficaces.

Et un point très, très important, c'est qu'on ne veut pas que... on veut que les gens, puis ça, vous aussi, vous le dites puis vous le répétez souvent, on veut que les gens prennent le transport collectif, le transport en commun et que peut-être, le dernier mile, ils vont prendre transport par taxi ou un véhicule, là de transport rémunéré par véhicule. Excusez-moi, mais ce que je veux dire, c'est : si on veut donner les outils à la ville, aux trois... en différé, d'avoir ces données-là en différé, eh bien, ça ne les aide pas en ce moment.

Moi, ce que je veux savoir, c'est... supposons, vous refusez cet amendement-là, mais qu'est-ce que vous mettez à la place autre que seulement : par règlement, ça va être défini, à quelle fréquence, ces données-là... en fait, c'est la commission qui va les avoir, mais nous, ce qu'on dit, c'est que ça va être... c'est important que cette information-là soit donnée aux sociétés de transport. Donc, de quelle façon est-ce que vous allez les aider pour qu'ils aient ces informations-là autre que seulement par différé?

**M. Bonnardel :** Bien, je vous l'ai mentionné, Mme la députée, ces informations qui seront soumises à la commission ou au ministre, gouvernement, pourront être transmises à des sociétés qui en feront la demande. Parce que, pour nous, ce n'est pas de garder ces informations... puis oui, ça sera important de les avoir, mais ce n'est pas nous, là... Le ministère des Transports, on supporte les sociétés pour développer l'offre sur le terrain.

Alors, que ces informations arrivent 15 jours après, 30 jours après, vous le savez très, très bien, là, ce n'est pas en claquant des doigts qu'on modifie un trajet, parce que soudainement on a l'impression que, d'un point a au point b, il y a

plus de personnes, du lundi au vendredi, qui partent de là. Ça prend un peu de temps à modifier ces trajets ou de mettre des trajets additionnels pour ce qui est des autobus. Puis là on parle de Montréal. On peut parler de n'importe où ailleurs.

Donc, ces infos, on les aura, on les partagera, on informera et on va participer avec ces sociétés, encore une fois. C'est le défi qu'on a, dans notre politique de mobilité durable, de donner plus d'offres, plus de choix aux citoyens et de délaissier l'automobile si le citoyen le peut. Alors, c'est le défi qu'on va avoir, c'est le défi qu'on se donne avec l'article 80.

**Mme Ghazal :** Mais ça va rester un défi. C'est... parce que, hein, on va donner les informations. Si ça prend du temps de modifier le trajet puis de rendre les trajets plus efficaces, et tout ça, pour les sociétés, ça fait qu'imaginez, s'ils ont l'information en différé, ça va prendre encore plus de temps.

J'ai envie de reposer la question. Pour quelle raison, pour quelle... Non, mais c'est vrai, il y a des gens qui le font déjà. Le Bureau de taxi de Montréal, ils sont venus, ils nous l'ont dit, nos taxis, en ce moment, les 4 400 à Montréal, sont connectés. Nous avons une plateforme, c'est déjà utilisé. Ça nous permet d'être plus efficaces, ça nous permet de réduire nos gaz à effet de serre parce qu'on va s'assurer qu'il y ait moins... de réduire les voyages à vide. Ce n'est pas le projet de loi qui a fait en sorte que les gens ont dit : Oui, il va falloir qu'on réduise les voyages à vide, donc il faudrait détruire les agglomérations. C'est ce que le projet de loi dit en ce moment.

**M. Bonnardel :** ...

**Mme Ghazal :** Donc, ce qui est important... Est-ce que le ministre veut répondre? Est-ce que le ministre... parce que votre micro est ouvert, puis je vous ai entendu dire quelque chose. Est-ce que vous voulez faire un commentaire sur ce que je suis en train de dire maintenant?

• (15 h 10) •

**M. Bonnardel :** Oui, oui. Je vous répète encore une fois... À Montréal, ils ont créé, oui, cette plateforme. Ailleurs au Québec, elle n'existe pas. Elle ne pourra pas exister à moyen terme parce qu'Internet n'existe pas dans toutes les régions du Québec présentement.

Deuxièmement, les lieux d'origine et de destination des courses, on les demandera, on les aura et on les partagera avec les sociétés. Vous êtes bien consciente, Mme la députée, qu'une société de transport comme Montréal, du jour au lendemain, n'est pas capable de modifier ses trajets ou d'ajouter des trajets en claquant des doigts, juste parce que vous avez en temps réel l'origine, destination des courses. C'est faux de prétendre que ça peut...

Alors, les avoir sur une périodicité de deux semaines, d'un mois, ça prend du temps à changer ça. Ça prend du temps. On va les partager. Nous les aurons, ces informations. C'est écrit dans la loi. Est-ce qu'un jour on arrivera à la prétention que ça pourra nous aider parce que les technologies, le 5K, le 6K va nous amener ailleurs? Assurément. Mais on aura la possibilité par règlement d'aller plus loin encore que ce que le 4K nous permet présentement au Québec. Alors, je vous le dis en tout respect, c'est écrit dans la loi, là, origine, destination, on va le demander, on va le partager puis on va améliorer l'offre si on peut le faire.

**Mme Ghazal :** Mais en ce moment c'est possible. Là, vous dites que... et c'est fait, je veux dire. Ce n'est pas partout au Québec, mais c'est fait dans une grande région, là, pas n'importe où. Il y a une grande population qui habite là puis qui est desservie. La moitié de la population au Québec qui est dans la... à Montréal. Donc, c'est fait, c'est possible. Là, c'est seulement une partie des taxis, c'est-à-dire c'est seulement une partie de ceux qui font du transport rémunéré par personnes qui sont connectés, c'est-à-dire les taxis actuels, mais que ce n'est pas exigé pour les autres, ça ne sera... Tout l'avantage, tout le travail qui a été fait sera perdu.

Mais si je comprends bien les interventions du ministre, c'est comme si ce n'est pas possible de le faire mur à mur partout. Donc, on ne va pas l'exiger là où c'est déjà fait puis que c'est possible. Il faut que ce soit mur à mur pour que vous acceptiez ça, ou de l'exiger puisque c'est fait, ou ça pourrait être... vu que c'est fait maintenant dans certaines, par exemple, comme je disais, à Montréal, on pourrait le rendre obligatoire à Montréal pour commencer, phase un.

**M. Bonnardel :** ...une question de mur-à-mur. C'est juste qu'aujourd'hui, en 2020, les informations que nous posséderons avec l'article 80, d'origine, destination, on aura la possibilité de modéliser des données et d'évaluer avec les sociétés de transport où on peut aller six mois, un an plus tard, en modélisant, donc, les données que nous aurons des sociétés, incluant le Bureau de taxi de Montréal. Présentement, est-ce qu'il les partage avec ces sociétés, le Bureau de taxi?

**Mme Ghazal :** Ils sont ouverts.

**M. Bonnardel :** Peut-être. Peut-être, mais présentement...

**Mme Ghazal :** Ils l'ont écrit textuellement dans leur mémoire. Nous offrons ça à tout le monde. Là, en ce moment, eux, ils sont prêts à le faire. Là, en ce moment, c'est une opportunité, puis vous ne voulez pas la saisir, qu'ils vous donnent.

**M. Bonnardel :** Ce n'est pas une question de la saisir. Je vous le répète, en temps réel, aujourd'hui, on ne peut pas changer, en temps réel. Si vous me dites demain matin : En temps réel, on peut, en claquant des doigts, changer les trajets puis modéliser le transport en commun à Montréal, c'est faux.

**Mme Ghazal :** Ce n'est pas du tout ce qu'on est en train de dire.

**M. Bonnardel :** Je sais. Je comprends.

**Mme Ghazal :** On ne dit pas : Il faut, en temps réel, changer les trajets. On est en train de dire, parce que ça prend du temps, justement, on a besoin de l'information en temps réel pour que, quand on va changer les trajets puis les rendre les plus efficaces pour les citoyens, pour les gens qui prennent ces transports-là, bien, que ça soit fait le plus rapidement possible, pas en temps réel. Mais on a besoin de l'information en temps réel puis des données parce que c'est énorme. C'est beaucoup d'information à traiter et c'est ce qu'ils ont en ce moment. Et puis je n'arrive pas à comprendre pourquoi vous refusez de l'exiger. Je veux dire, il y a un outil extraordinaire qui est utilisé...

**M. Bonnardel :** On ne refuse pas. On ne refuse pas.

**Mme Ghazal :** Mais pourquoi on refuse...

**M. Bonnardel :** On le demande et on va le demander. Les renseignements seront obligatoires, les lieux d'origine et destination des courses, c'est écrit noir sur blanc.

**Mme Ghazal :** Mais ce n'est pas en temps réel, parce que la valeur de l'information...

**M. Bonnardel :** Mais ça ne sera pas en temps réel.

**Mme Ghazal :** La valeur de ces informations augmente, et ça a encore une plus grande valeur parce que c'est en temps réel. Pourquoi d'abord ces technologies ont été développées pour que ça soit fait en temps réel? C'est parce que ça a une valeur. Sinon, on va dire : Bien, on n'a pas besoin de les développer, on va attendre d'avoir l'information périodiquement, là, définie par règlement.

**M. Bonnardel :** On est très bien capable de travailler en modélisant avec les informations que nous aurons et en les partageant avec les sociétés pour faire un bon travail. On sera très, très, très bien capables de le faire. Si les technologies sont encore plus avancées, à 6K, 7K, dans les trois, quatre, cinq, six, sept prochaines années, on pourra l'évaluer, changer le règlement et d'être capables d'aller en temps réel, s'il le faut, dans quelques années.

**Mme Ghazal :** Dans quelques années. C'est fou à quel point je ne sens pas que le ministre est pressé que ça fonctionne bien, alors qu'il a été très, très pressé de dire : Bien, on va ouvrir la porte à tout le monde et on bouleverse toute une industrie pour... parce que c'est une industrie qui n'a pas été modernisée depuis 40 ans. Est-ce qu'on va encore attendre des années, et des années, et des années, puis, plus tard, dire : Bien, on a manqué toute une opportunité qui s'offrirait à nous de rendre ça obligatoire dès maintenant pour améliorer la mobilité puis que la Politique de mobilité durable ne soit pas uniquement un vœu pieux écrit dans un premier article ou dans une politique mais que... Il n'y a aucune mesure, aucun outil pour faire en sorte que cette mobilité durable, ces principes-là soient effectifs dans la vraie vie, dans la réalité.

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, je vais le répéter une dernière fois, nous aurons ces informations que nous pourrions modéliser, dans le futur, pour permettre aux sociétés de transport d'améliorer leur offre. Le seul but et défi que nous avons, c'est ça, d'utiliser ces données pour être capables de faire une modélisation sur un territoire x et se dire : Là, ça marche bien, là, ça ne fonctionne pas, comment on y travaille? On les aura, ces données, puis on va les partager, puis on va y travailler. Il n'y a personne qui va cacher ses données, là, on les demande.

Alors, que ces demandes arrivent, ou ces renseignements, à chaque 15 jours, à chaque 30 jours, bien, c'est ce qu'on va définir par règlement puis on va travailler avec les sociétés qui vont en faire la demande. Le but que j'ai puis que vous avez, c'est que la Politique de mobilité durable fonctionne, qu'on ait une offre de transport en commun pour inciter les gens à laisser leur auto à la maison. C'est ce que vous avez comme défi, c'est ce que j'ai comme défi puis c'est ce que tout le monde devrait avoir comme défi. Alors, ces informations, on va les avoir, juste pas en temps réel.

**Mme Ghazal :** Mais ces informations qu'on n'aura pas en temps réel n'aideront pas à...

**M. Bonnardel :** Pourquoi?

**Mme Ghazal :** Parce que ça va prendre comme beaucoup, beaucoup de temps. Aujourd'hui, on parle... il y a toute une tendance de données ouvertes de toutes sortes, pas uniquement en mobilité. On parlait beaucoup de la modernisation pour qu'on soit plus modernes. Ce n'est pas juste d'avoir une application sur un téléphone, là, pour appeler un taxi. Ce n'est pas juste ça, la modernité. Toute la question des villes ouvertes et toute cette tendance-là...

Pourquoi est-ce qu'on attendrait des années, alors que, là, c'est un outil de gestion pour augmenter l'efficacité, pour inciter les gens, justement, à garder leurs autos chez eux, à en avoir juste une, à réduire l'auto solo, à réduire la congestion dont c'est toute la société qui paie, etc.? Et là c'est un outil, pas des rapports qui vont prendre du temps à être analysés, après ça, là, c'est donné à la commission, après ça, il faut que la commission les distribue ou les envoie aux sociétés de transport. Parce que, dans l'amendement aussi, ce qui est important, c'est de les transmettre à l'autorité responsable de la gestion et de la coordination à la mobilité sur un territoire. Donc, les sociétés de transport doivent les avoir, et non pas uniquement la commission... et tout ce temps-là, administratif, de donner ces informations-là, importantes.

Et comme je vous dis, les spécialistes, ceux qui vivent ça au quotidien, ceux qui veulent que ce soit le plus efficace nous l'ont dit que le fait que les données soient en temps réel, c'est important. Et les gens qui peuvent les offrir, les nouveaux joueurs, ils ont dit : Oui, nous sommes prêts. Les chauffeurs de taxi, les taxis, eux, à Montréal, ils le font déjà. Ce n'est pas nouveau, il n'y a rien de nouveau sous le soleil pour eux. Donc, c'est de le rendre obligatoire. Donc, tout le monde est prêt à faire ce changement-là. Il y a juste le ministre qui n'est pas prêt et qui veut qu'on attende encore quelques années.

**M. Bonnardel** : Ça pourrait prendre, Mme la Présidente, deux ans, trois ans, peut-être, avant que la technologie soit encore plus forte, avant que la STM nous mette sur la table un processus de paiement avec notre téléphone pour en arriver à avoir un service de paiement qui nous amènerait à la trottinette, qui nous amènerait le Bixi, le taxi, le Uber, s'il le faut, le train. On va y arriver. On va y arriver, un jour, sûrement, mais à court terme, présentement, les données que nous aurons, que nous demanderons, seront partagées, seront partagées et nous permettront d'agir puis de modifier, encore une fois, l'offre selon la demande. Alors, on le fera. On le fera parce qu'on va l'avoir.

• (15 h 20) •

**Mme Ghazal** : On va pouvoir avoir l'offre et la demande en temps réel. Vous, vous dites : On va attendre d'avoir ça périodiquement, puis on ne sait pas encore quel périodiquement.

Vous parlez des technologies et des obstacles, mais les gens sur le terrain disent qu'il n'y a pas d'obstacle, que c'est possible, ces technologies-là, de commencer à les utiliser. Il n'y a pas d'obstacle, mais vous en voyez partout, des obstacles. Je ne comprends pas. J'ai envie de reposer la même question que mon collègue de tout à l'heure : Pourquoi? Pour quelle raison? Parce que c'est inutile? Non. Ça, vous ne dites pas que c'est inutile. Est-ce que vous voyez l'utilité d'avoir les données en temps réel versus à une fréquence déterminée?

**M. Bonnardel** : À court terme, non.

**Mme Ghazal** : Pourquoi?

**M. Bonnardel** : Parce que... Je vous le répète, parce que ces informations, nous les aurons. Nous les aurons, parce qu'on va le demander dans le règlement puis on va le partager avec les sociétés parce qu'on aura assez de temps. Si, périodiquement ou de façon hebdomadaire, on demande ces renseignements, bien, on pourra les évaluer avec les sociétés, comme Montréal ou autre, pour être capables d'évaluer puis de modifier l'offre selon la demande. Et ça, ça ne se fait pas en claquant des doigts. Pas parce qu'on les a en temps réel que, le lendemain matin, l'offre est modifiée. Donc...

**Mme Ghazal** : Je n'arrive juste pas à comprendre. À court terme, on ne va pas l'imposer, mais plus tard, oui, on va être ouvert à le faire. Je ne comprends pas pourquoi, aujourd'hui, le ministre ne voit pas l'urgence de le faire tout de suite, puisqu'on est en train de discuter exactement du sujet... puis d'attendre plus tard. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi on ne peut pas le faire maintenant puis l'imposer, parce que ceux qui connaissent les technologies, ceux qui sont experts là-dedans disent que... nous, on l'a, puis on est prêts à la donner puis on est prêts à l'utiliser.

**M. Bonnardel** : Je vous l'ai dit, madame...

**Mme Ghazal** : En tout cas, au moins à Montréal, oui.

**M. Bonnardel** : Je vous l'ai dit, on n'imposera pas cette donnée en temps réel partout au Québec, présentement. Puis on n'imposera pas juste à Montréal non plus, parce que les informations que nous pourrions obtenir seront faites de façon périodique, selon les renseignements que nous souhaiterons avoir par règlement.

**Mme Ghazal** : Mais les gens, ceux qui gèrent le transport, ceux qui sont sur le terrain, qui vivent avec ces réalités-là puis qui veulent que la mobilité ne soit pas juste un principe, la mobilité durable... une politique, mais que ça soit réel, eux nous disent : Nous avons besoin... c'est un outil. Les données en temps réel sont un outil fondamental et important pour offrir un service qui réponde aux besoins maintenant, aujourd'hui, des citoyens.

**M. Bonnardel** : ...informations une semaine plus tard.

**Mme Ghazal** : Donc là, vous êtes en train de définir la fréquence.

**M. Bonnardel** : Non, je vous pose la question. Si vous obtenez ces informations une semaine plus tard...

**Mme Ghazal** : Mais ce n'est pas moi qui veux les obtenir. Moi, je ne gère pas de système de transport.

**M. Bonnardel** : ...Mme la députée, je vous explique.

**Mme Ghazal** : C'est les gens qui les gèrent en ce moment qui ont les informations à toutes les cinq secondes. Je ne suis pas en train de dire qu'à toutes les cinq secondes ils vont changer les trajets d'autobus, ce n'est pas ça qu'on dit, mais ils vont pouvoir le faire rapidement, parce que c'est un outil.

**M. Bonnardel** : Voilà. J'ai assez expliqué mon point.



**Mme Ghazal** : Mais est-ce qu'au moins il y a une ouverture pour, au moins, déterminer la fréquence?

**M. Bonnardel** : Ça sera déterminé par règlement. On va s'assurer, dans le règlement, d'avoir le plus d'informations possible, le plus d'informations possible, pour être capables d'avoir des données probantes qui vont nous aider à modéliser un modèle de transport dans le futur.

**Mme Ghazal** : O.K. Est-ce que c'est... J'aimerais suspendre, parce que j'aurais un sous-amendement à proposer.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : D'accord. Est-ce que vous voulez...  
On va suspendre, le temps que vous puissiez le rédiger et qu'on puisse le distribuer.

*(Suspension de la séance à 15 h 24)*

*(Reprise à 15 h 30)*

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : S'il vous plaît! On va reprendre les travaux. Alors, Mme la députée de Mercier, veuillez, s'il vous plaît, lire votre amendement.

**Mme Ghazal** : Donc, mon amendement se lit comme suit : Modifier l'amendement en ajoutant, après «disponibles», «là où la technologie le permet.».

Donc, c'est un amendement... Je vois le ministre sourire, donc il y a de l'espoir, oui. Parce que c'est vraiment le ministre, dans le fond, qui m'a inspiré ce sous-amendement-là puisqu'il disait : C'est quelque chose qu'on va mettre sur pied, oui, dans quelques années, ça va être défini par règlement, etc., puis pourquoi, puis c'est quoi, les obstacles. Moi, je lui demande pourquoi les gens qui sont venus ici étaient prêts à les rendre disponibles. Les sociétés de transport notamment, comme je parlais du bureau de transport de Montréal, eux, sont en train de le faire. Et c'est comme de les arrêter dans leur élan que de ne pas... d'avoir des nouveaux joueurs qui, eux, ne seront pas connectés à leurs technologies, donc... Et le ministre disait : Bien, on ne peut pas le faire partout, parce qu'il y a même des endroits où il n'y a même pas Internet, etc.

Donc, c'est pour ça que je lui dis «là où la technologie le permet», de le faire aujourd'hui, parce que c'est pressant. La Politique de mobilité durable, on ne veut pas qu'elle soit appliquée dans quelques années. On a des objectifs à atteindre et on ne peut pas juste les atteindre en ayant des politiques, puis des souhaits, puis des objectifs, puis toutes des cibles qu'on n'atteindra pas, qu'on ne va pas réussir. Il faut qu'il y ait des réelles mesures, et ça, c'en est une que le ministre ne peut vraiment pas refuser, puisqu'en ce moment, partout au Québec, que ce soient les nouveaux joueurs, que ce soient les sociétés de transport, tout le monde est venu en commission puis a dit : Oui aux données ouvertes, on est rendu là en 2019. Si on veut moderniser le transport rémunéré de personnes, il faut qu'on le fasse totalement en utilisant les technologies qui sont disponibles.

Donc, j'aimerais entendre le ministre sur ce sous-amendement-là, cette main tendue.

**M. Bonnardel** : Bien, Mme la Présidente, cela ne changera rien à mon analyse et au fait que je refuserai l'amendement du Parti libéral, celui de Québec solidaire. J'ai expliqué pourquoi. Ça me fait rire un peu de voir cet amendement, quand on a refusé tantôt une motion qui disait que nous souhaitions étendre l'Internet partout au Québec. La députée comprend bien que ce défi est énorme. On le fera. On le fera d'ici 2022.

Mais, avant toute chose, je l'ai mentionné, les données importantes d'origine, destination dont les oppositions me font mention aujourd'hui, nous les aurons en main. Nous les aurons en main. On aura ces informations que nous partagerons avec qui de droit. Elles ne seront juste pas en temps réel. Ces infos, on va les avoir. Est-ce qu'elles seront hebdomadaires, bimensuelles, mensuelles? On va l'évaluer, mais on va s'assurer d'avoir ces informations qui seront importantes dans l'avenir de la mobilité durable à Montréal et ailleurs au Québec. Et, si un jour la technologie nous amène encore plus loin, 6K, 7K, 8K, que ça prenne trois, quatre, cinq ans, on ira peut-être là. On ira peut-être là, mais, pour le moment, on n'a pas besoin d'y être. Avec les informations et les renseignements que nous obtiendrons, on aura assez d'informations pour faire évaluer, améliorer l'offre de transport à court terme à Montréal ou ailleurs au Québec.

**Mme Ghazal** : Donc, c'est à court terme ou dans cinq ans? Parce que quand le ministre dit : Dans cinq ans, on va peut-être l'imposer puis l'obliger une fois que partout, partout on va pouvoir le faire, ça, ce n'est pas à court terme. Si on veut améliorer l'offre de transport, si on veut améliorer le transport en commun, là, tu sais, dans une grande ville, par exemple, comme Montréal, cinq ans, c'est extrêmement long d'exiger ce genre d'information là. Ça, ce n'est pas du court terme, c'est du moyen terme, même du long terme. Du moyen terme, c'est trois ans. Donc, ça sera exigé quand par règlement? À quelle fréquence?

C'est important de faire ça puis d'avoir ces discussions-là maintenant de façon transparente, parce qu'il y a des gens aussi qui trouvent que c'est extrêmement important pour eux parce que ça va venir affecter toute la mobilité dans leur ville. Et eux, ils attendent d'avoir un message et ils attendent de voir une volonté du ministre de les aider et non pas de leur nuire en ce moment pour gérer la mobilité. Parce qu'ils ne peuvent pas juste avoir des objectifs, ils ont aussi besoin d'avoir des outils pour travailler, en ce moment, pour améliorer l'offre de transport, et ça, c'est un outil extraordinaire pour eux, d'avoir les données en temps réel et non pas des données qui vont venir un peu plus tard... je ne sais même pas sous quelle forme aussi là, alors que, là, c'est avec des plateformes technologiques. C'est ce que ça prend pour les villes modernes, où

on veut moderniser le transport rémunéré de personnes par automobile. Ça aussi, c'est une façon pour eux... c'est une demande qu'ils font.

Donc, j'aimerais savoir qu'est-ce que le ministre leur répond quand eux disent que ce n'est pas utile pour nous, ce n'est pas si utile pour nous d'avoir des informations comme ça en différé, à une fréquence quelconque, qui ne nous aident pas alors qu'on avait le vent dans les voiles, et là vous nous arrêtez là. C'est ça, le sens du sous-amendement que j'amène. J'aimerais entendre qu'est-ce que le ministre leur répond de...

**M. Bonnardel :** Ce que je viens de vous répéter depuis à peu près 40 minutes déjà, ces informations seront disponibles, que nous les demanderons, que nous les partagerons avec les sociétés pour prendre acte, encore une fois, de l'offre d'évaluer la demande sur Montréal, partout au Québec. On va les avoir. Tantôt, je parlais de K, là, c'est plus 5G, 6G, 7G dans le futur. Est-ce qu'on sera là dans trois, quatre ans? Peut-être. Est-ce qu'on aura la possibilité de modifier puis d'avoir en temps réel cette possibilité? Peut-être. On n'en est pas là. On n'en est pas là à court terme, mais on aura ces renseignements pour supporter les plateformes de société de transport, surtout à Montréal, ailleurs au Québec, puis d'avoir, encore une fois, une offre additionnelle selon la demande des différents secteurs de Montréal, Laval, la Montérégie ou ailleurs au Québec.

**Mme Ghazal :** Vous dites qu'on n'en est pas là. Partout au Québec, on n'en est pas là, mais, par exemple, à Montréal, on en est là. L'industrie du taxi est déjà là, puis elle a coopéré, puis elle a participé à ça. Donc, on en est là et tout le monde est ouvert. Personne ne voit les obstacles incroyables et le mur incroyable que le ministre voit. Donc, on n'en est pas là partout, mais là où la technologie le permet, en ce moment, puisque c'est déjà utilisé, c'est une super opportunité d'aider les villes à améliorer l'efficacité de leur transport pour justement réduire les gaz à effet de serre, pour réduire l'auto... les voyages à vide comme le ministre l'a mentionné beaucoup, à quel point c'était une préoccupation importante pour lui, une préoccupation pour l'usager d'avoir un transport efficace qui réponde à ses besoins.

Il y a une technologie maintenant qui existe et qui est déjà utilisée. Nous, on demande à ce qu'elle soit exigée pour tout le monde, pas seulement pour une portion à la ville de Montréal. Donc, c'est exactement le sens de l'amendement et du sous-amendement aussi. C'est une question de cohérence avec cette politique de mobilité durable. Ça ne peut pas juste être des vœux pieux. Je le mentionne, moi aussi, je le répète depuis... pas juste 40 minutes, depuis le début du projet de loi, ça ne peut pas être uniquement des vœux pieux, toute la question de la mobilité durable. Il va falloir, à un moment donné, que le ministre montre et donne un message clair que, oui, c'est sérieux, cette demande d'améliorer la mobilité dans les villes, dans nos villes. C'est un des enjeux les plus importants, la mobilité dans les villes. Il le sait encore, en tant que ministre des Transports, encore plus que n'importe qui ici.

• (15 h 40) •

Mais qu'est-ce que, dans ce projet de loi, il va accepter comme mesure qui va permettre à cette politique-là de prendre effet pour vrai? Ça, c'est quelque chose d'extrêmement concret. C'est un outil de gestion qui est demandé, que tout le monde est d'accord, tout le monde est prêt. Il y a juste le ministre qui veut attendre encore cinq ans et plus, alors qu'on a des objectifs à atteindre d'ici 2030. Là, on ne veut pas attendre jusqu'à la dernière minute pour dire : Ah! finalement, on a fait une erreur, on a augmenté la congestion dans la ville de Montréal et dans les grandes villes. Et pourtant, on a les outils, on a la technologie pour y arriver. On le fait maintenant. Et là vous leur coupez les ailes... c'est exactement l'expression qu'ils ont utilisée. Vous nous coupez les ailes avec votre projet de loi.

Et là nous ici, on arrive... moi, j'arrive avec un sous-amendement à cet amendement-là pour dire, bien : Il faudrait changer ce message qui est perçu en ce moment par ceux qui veulent que la mobilité durable ne soit pas uniquement un vœu pieux, mais réelle, puis qu'elle soit effective dans leur ville au lieu de venir gâcher tous les efforts qu'ils ont faits pour atteindre les objectifs imposés par le gouvernement du Québec, de leur dire : Vous allez avoir les informations à une fréquence quelconque, que je ne peux pas vous définir maintenant, mais que cette technologie-là, une fois qu'elle est possible partout, puis qu'on va être rendus très, très loin, là, je vais être prêt, ça, ce n'est pas les aider.

On n'a pas besoin de faire du mur-à-mur partout. C'est exactement le sens du sous-amendement, «là où la technologie le permet». Et, en ce moment, il y a des endroits où c'est déjà fait. Donc, il faudrait l'exiger à tout le monde. C'est une superbe opportunité pour démontrer aussi... d'être un exemple. Partout où est-ce qu'on a ouvert les portes, bien, qu'on ne l'a pas fait n'importe comment puis qu'on a saisi cette opportunité pour être réellement un endroit... que le Québec soit réellement arrivé... un endroit moderne, qui veut gérer ces données-là de façon à répondre à notre défi, là, de mobilité, et de transport, et de réduction des gaz à effet de serre.

Est-ce que le ministre voit qu'il est le seul à voir des obstacles, le seul? Est-ce que le ministre peut reconnaître qu'il est le seul à voir des obstacles, alors que tout le monde est prêt? C'est une question.

**M. Bonnardel :** Je ne prétends pas, Mme la Présidente, je l'ai mentionné maintes et maintes fois... On parle de couper les ailes, on parle de gâcher... je ne vois pas où la députée s'en va avec ça. J'ai toujours mentionné qu'on allait accompagner les sociétés de transport, leur donner des outils, être capable de leur donner les informations pour améliorer leur offre selon la demande un peu partout sur les différents secteurs. C'est ce qu'on va faire. C'est ces informations que nous demanderons à l'article 80, que nous partagerons pour être capables d'améliorer, encore une fois, l'offre sur le territoire québécois. Je pense que je ne peux pas être plus clair que ça.

Alors, l'offre sera améliorée avec les renseignements que nous partagerons, et on va être capable d'atteindre les objectifs de notre Politique de mobilité durable. Je ne reviendrai pas sur le débat du nombre d'autos. À Montréal, vous le savez, il y a moins de véhicules immatriculés à Montréal présentement, moins. Pas beaucoup, mais moins, contrairement à tout ce que vous avez dit depuis des mois et des mois, l'arrivée d'un joueur, l'arrivée de l'autre joueur, c'est l'explosion. C'est faux, c'est faux.

Alors, je vous dis qu'on va partager ces informations pour améliorer l'offre de services avec les sociétés qui en feront la demande, parce que, pour nous, ça va être important de partager ces informations puis d'avoir une offre de services adéquate. On le sait, les enjeux de transport sont immensément importants, immensément importants. On n'a qu'à penser au REM qui arrive, à la ligne de Deux-Montagnes, fermeture du tunnel Mont-Royal, les tramways qu'on veut bâtir à Montréal, Longueuil, Québec, Gatineau. Les défis sont énormes.

Alors, si vous pensez deux petites secondes qu'on va garder ça pour nous, qu'on ne les partagera pas, je m'excuse, là, mais c'est essayer de prétendre, là, qu'on retourne en arrière. On ne retourne pas en arrière, on regarde en avant. On regarde en avant puis, avec les informations qu'on aura dans nos mains, là, on va être capable de prendre les meilleures décisions possible.

**Mme Ghazal :** Dans quelques années. Mais est-ce que le ministre est conscient que d'avoir des données sur une base... une telle fréquence, ce n'est pas la même chose que d'avoir les données en temps réel. Est-ce que ça, il le reconnaît, que ça n'a pas la même valeur?

**M. Bonnardel :** Pour moi, non, il n'y a pas de différence entre avoir l'information que j'aurai dans mes mains à la fin d'une journée, que je vais compiler sur sept jours, que je donnerai comme informations à une société x, puis ces informations, je les ai, là, que ce soit immédiatement ou... Dans mon document, là, j'ai ici les informations, là, d'origine, destination, puis je serai capable de modéliser avec les informations rapidement ce que j'ai à faire. Je serai capable.

**Mme Ghazal :** On est capable, mais la question de temps est fondamentale, d'avoir... puis de l'avoir aussi sous une forme technologique et non pas... je ne sais pas comment ça va être, sous quelle forme en plus que ces données-là vont être données à la commission. De les avoir avec cette technologie-là, c'est extrêmement important parce que, comme je vous dis, cette plateforme de données ouvertes que le Bureau de taxi de Montréal a et sur lesquelles 4 400 taxis actuellement sont branchés, quand ils vont avoir d'autres personnes... Parce que là vous dites qu'il n'y en aura pas tant que ça, on ne le sait pas, mais le projet de loi, il n'est pas encore appliqué tel quel.

On ne sait pas quels vont être ses effets une fois que le projet pilote... ça ne sera plus le projet pilote qui va prendre effet, mais plutôt le projet de loi. On ne le sait pas. On n'a même pas eu d'étude d'impact pour pouvoir vraiment le déterminer. On se base sur ce qui s'est passé ailleurs, et ça ne peut pas être uniquement l'immatriculation. Ça, ce n'est pas parce qu'Uber est venu qu'il y a moins d'immatriculation ou que ça n'a pas empiré. On ne le sait pas, qu'est-ce qui va... quelles sont les conséquences, quels sont les impacts puis qu'on n'a pas fait une étude d'impact digne de ce nom. Donc, on ne peut pas le prétendre.

Mais d'avoir ces données-là en temps réel c'est une demande qui n'est pas faite par nous, les groupes d'opposition, c'est fait par les gens qui gèrent ça au quotidien, qui gèrent la mobilité au quotidien et qui ont besoin d'outils. Et, en ce moment, le ministre ne veut pas leur donner ces outils, parce qu'ils ont... ils vont avoir 4 400 taxis qui sont branchés. Tous les autres qui vont s'ajouter, bien, ils ne le sauront pas, et ça va leur prendre du temps à analyser, à regarder l'information. Est-ce que ces sociétés de transport attendent de l'information, qu'elle leur soit transmise? Alors que là, si on oblige que c'est là où la technologie le permet, que ce soit utilisé puis qu'ils aient l'information... parce que ces données en temps réel, ça vaut de l'or. Aujourd'hui, toutes les données, même nos données personnelles, tout ça, c'est ça, aujourd'hui, les ressources importantes.

Et c'est un outil de gestion pour ces organisations-là, mais là, en ce moment, le ministre refuse d'aider ces gens-là qui disent que ces données-là, c'est important, puis tous les nouveaux joueurs qui ne seront pas... de qui on ne pourra pas obtenir les informations en temps réel, bien, ça va nous retarder, ça va les retarder. Vous-même, vous le dites, on va l'exiger dans cinq ans. C'est énorme, mais quoique vous avez dit : Ça va être dans le règlement. Est-ce que c'est bientôt ou c'est dans cinq ans? Il y a beaucoup trop de flou, alors que les gens sont venus dire : On a besoin de ces informations-là, et les nouveaux joueurs ont dit : Nous sommes prêts à les fournir.

Donc, en ce moment, je ne vois... je n'arrive pas, j'essaie, je n'arrive pas à voir qui d'autre, au Québec, est contre le fait de rendre ces données-là, en temps réel, obligatoires à être diffusées par tout le monde, en respectant la confidentialité et tout ce que ces groupes-là aussi sont venus nous dire, à part le ministre. Je ne sais pas si mes collègues ont quelque chose à ajouter.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** M. le député des Îles-de-la-Madeleine, tout à l'heure, vous aviez demandé la parole.

**M. Arseneau :** Oui, tout à fait. Merci, Mme la Présidente. Moi, j'ai raté le dépôt de cet amendement. J'étais, au salon bleu, retenu pour commenter le rapport sur le recyclage du verre et là j'arrive ici et j'ai l'impression d'être dans une autre dimension, le monde à l'envers, quoi.

Le ministre qui a toujours clamé sa volonté ferme d'être le défenseur de cette modernisation-là, aujourd'hui, en fait, ce qu'on entend depuis 40 minutes, c'est une résistance absolument surprenante à l'utilisation des moyens qui sont à notre disposition pour obtenir des données en temps réel. C'est comme s'il nous proposait d'utiliser une tablette pour réserver un taxi, mais qui passerait par un téléphone pour ensuite peut-être aller à travers la poste pour réclamer un taxi. J'ai l'impression et je blague un peu pour dire que je ne comprends pas comment on peut aujourd'hui dire exactement le contraire de ce qu'on dit depuis le début. Depuis le dépôt du projet de loi, c'était l'idée de ne plus être dans le passé, de regarder vers l'avenir. On discutait même des voitures sans chauffeur au début du projet de loi, tellement on voyait loin en avant.

• (15 h 50) •

Et je ne vois pas comment on peut avoir, aujourd'hui, mais changé de direction à ce point, où l'on dit que cette information-là, en temps réel, n'est pas nécessaire, même si elle est disponible. Et là cet amendement pour dire «là où la technologie le permet» me semble être un positionnement tout à fait adéquat. L'une des résistances du ministre semble être celle d'imposer à des entreprises une condition qu'elle ne pourrait pas respecter puisque la technologie ne le permettrait pas. Mais là où la technologie le permet, là où les entreprises ont déjà mentionné qu'elles étaient prêtes à le faire, pourquoi le ministre se refuse-t-il à aller chercher cette information-là en temps réel et la rendre disponible en temps réel aux sociétés de transport? Je ne comprends pas.

Je dois insister, moi aussi, sur le questionnement concernant la résistance du ministre à imposer un délai entre l'obtention des données et la transmission de ces données-là. Je ne vois pas pourquoi, si on est capable de le faire en toute transparence, de façon immédiate, imposer une étape supplémentaire, une étape supplémentaire où on dit qu'on va avoir l'information en main. L'objectif, c'est justement de ne pas avoir de l'information, ni en main, ni sur papier, mais de la rendre disponible immédiatement, que ces données-là, cet échange de données là se fasse en temps réel puisque la technologie le permet.

L'information en temps réel, ma collègue de Mercier l'a mentionné tout à l'heure à juste titre, donc, toutes les sphères de notre société moderne, maintenant, c'est vers ça qu'on se tourne. Toutes les transactions financières, toutes les données essentielles pour l'ensemble des entreprises, plus on a de l'information à jour, mieux on peut s'ajuster aux changements, plus on est réactifs. Et il me semble que c'était le fondement même du projet de loi, d'être plus réactif, d'être plus proche des besoins de la clientèle avec cette dimension de réduire l'auto solo puis de favoriser, justement, la mobilité durable avec le partenaire, évidemment, dans les centres urbains, que sont les sociétés de transport. Mais, à ce moment-là, il manque un joueur dans l'équation pour s'assurer qu'on améliore les choses, qu'on modernise véritablement le fonctionnement et la prise de décision.

Alors, permettez-moi, là, d'exprimer encore une fois toute ma perplexité devant ce changement de cap du ministre qui, ici, résiste à cette possibilité qu'offre la technologie d'améliorer la fluidité du transport. Je soumettrais même que la fluidité du transport, en bonne partie, dépend de la fluidité des données. Je pense que l'équation, de plus en plus, serait valide.

Et, sous cet angle-là, je vais poser une question qui est similaire à celle de mes collègues. Si la technologie le permet, si les entreprises sont d'accord et sont en moyen... ont la possibilité de le faire, si le ministre dit : Je vais le faire, mais avec un délai, quelle est la résistance, à ce moment-là? Qu'est-ce que le ministre ne nous dit pas qui fait en sorte qu'on ne puisse pas obtenir, de sa part, un engagement à le faire en temps réel, ce transfert de données là, pour faciliter la vie de l'ensemble des intervenants et des joueurs et peut-être même épargner du travail à certains fonctionnaires du ministère qui n'auront pas, justement, à manipuler ces données-là, à les avoir en main, à les retransmettre?

Il y a quelque chose qui peut se faire. On dit : On n'a pas besoin, on ne peut pas, en claquant des doigts, changer les circuits, mais on ne peut pas non plus, en claquant des doigts, là, transmettre des données qu'on aurait reçues puis qu'on aurait eu à entreposer, traiter ou manipuler. On pourrait s'épargner toute cette complication-là, tout simplement, par la voie de la modernisation des systèmes de transfert de données, qui me semble aller exactement en ligne droite avec les fondements du projet de loi en question, celui de moderniser l'industrie. Mais je pense que l'industrie du transport rémunéré de personnes, sauf erreur, il inclut les sociétés de transport des milieux urbains, là où on les retrouve.

Alors, est-ce que le ministre... Ma question est : Est-ce que le ministre reconnaît que les sociétés de transport font partie de l'équation lorsqu'il est question d'améliorer le transport rémunéré de personne et la mobilité durable?

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

**M. Arseneau** : Alors, si on reconnaît qu'ils sont un moteur ou un intervenant et qu'ils réclament cette information-là en temps réel et que ces données-là sont transférables en temps réel, pourquoi cette résistance à les rendre disponibles en temps réel là où la technologie le permet?

**M. Bonnardel** : Ils obtiendront, Mme la Présidente, comme je l'ai mentionné depuis une heure ou presque, déjà, ces renseignements selon la périodicité que nous allons définir par règlement, pour obtenir, encore une fois, ces destinations, ces renseignements sur l'origine, destination de toutes les courses qu'un répondant pourrait avoir sur une période x, et d'être capable, par la suite, de modéliser ces données pour modifier l'offre selon la demande sur un secteur du Québec ou d'une ville. Merci.

**M. Arseneau** : Est-ce que vous reconnaissez que, ce faisant, en imposant une périodicité plutôt qu'un transfert de données transparentes en temps réel, que ça occasionne un délai dans la réalisation de cette analyse-là? Peu importe la périodicité, c'est un délai qu'on impose, qu'il soit d'une semaine, d'un mois ou de trois mois. Pourquoi ce délai? D'où vient la nécessité d'imposer un tampon entre l'accès à l'information qui est là et le moment où on va le transmettre? Pourquoi est-ce nécessaire que l'information fasse une escale dans les bureaux du ministère des Transports? Quelle est la valeur ajoutée de ralentir le transfert et le flux des données? Y a-t-il une valeur ajoutée, lorsque la technologie le permet?

**M. Bonnardel** : ...Mme la Présidente, le jour où les technologies un peu partout au Québec évolueront, on sera rendus aux 6K, 7K, 8K, on en arrivera peut-être à court terme, dans un laps d'années, à modifier par règlement ces renseignements qui pourraient un jour être en temps réel, qui pourraient, un jour, être en temps réel.

Maintenant, à court terme, aujourd'hui, nous obtiendrons ces informations, comme demandées aux répondants. Nous les partagerons. On va les modéliser pour participer, encore une fois, avec les sociétés de transport à améliorer l'offre de services.

**M. Arseneau :** Nous avons entendu les mêmes personnes lors des rencontres, dépôt de mémoires et les auditions. Est-ce qu'on a tous entendu la même chose? Parce qu'on prend pour acquis, je pense, qu'on a tous interprété les informations qu'on a obtenues de la même façon, et il me semble qu'ici il est important de valider à savoir si on a entendu tous la même chose de la part des sociétés de transport.

Est-ce que vous avez entendu, M. le ministre, comme nous, les sociétés de transport nous dire, comme nous, on l'a entendu, que l'information et le transfert des données en temps réel étaient utiles, sinon essentiels ou nécessaires? Est-ce qu'on a entendu ça? Est-ce que vous vous rappelez, comme nous, d'avoir entendu ça de la part des sociétés de transport ou du Bureau du taxi de Montréal, par exemple?

**M. Bonnardel :** Ce qu'ils souhaitent, c'est de partager les données d'origine, destination des multiples courses des futurs répondants pour être capables de modéliser, encore une fois, et d'améliorer leur offre. C'est ça qu'on leur a dit.

**M. Arseneau :** Donc, c'est ce que vous leur avez dit, mais est-ce que vous avez entendu comme nous que ce qu'ils souhaitaient, c'était plutôt d'avoir cette information-là en temps réel?

**M. Bonnardel :** Non.

**M. Arseneau :** Vous ne vous souvenez pas d'avoir entendu ça. Alors, c'est peut-être la raison pour laquelle on a de la difficulté à s'entendre.

Est-ce que vous avez entendu, comme nous, que les entreprises qui ont défilé devant nous étaient prêtes à partager ces données-là? Nous, on l'a entendu de plusieurs. Est-ce qu'il y a... Parce que, si la résistance ne vient pas de vous, est-ce qu'il est possible que cette résistance-là vienne de certaines entreprises? Parce que nous, on a entendu des entreprises qui semblaient vouloir se plier à une exigence qui pourrait être de cet ordre-là, du transfert des données en temps réel, pourvu qu'on respecte certaines conditions.

Est-ce qu'il y avait des résistances dont on n'a pas entendu parler ou qu'on a mal interprétées? Parce que nous, on l'a dit à plusieurs reprises, on pense que l'ouverture est là de la part des entreprises. L'ouverture est là, donc ils sont capables de le faire et le font déjà, dans une certaine mesure, du moins, ils le font à l'intérieur de leur propre réseau. Est-ce qu'il y a quelque chose qu'on n'a pas saisi qui militerait en faveur de cette résistance à aller de l'avant, plus loin encore dans le projet de modernisation que ce que vous voulez exprimer aujourd'hui?

**M. Bonnardel :** Notre ministère, Mme la Présidente, n'a jamais voulu mettre de l'avant, donc, ce partage en temps réel, parce que c'est écrit, comme je le mentionne, dans la loi. Et je ne prétends pas avoir entendu d'aucune des sociétés vouloir partager en temps réel ces informations.

Alors, c'est pour ça que j'indique, à l'article 80, que nous demanderons ces renseignements pour les partager dans le futur, selon une certaine périodicité que nous définirons dans un règlement pour être capable, pas à long terme, à court terme, de prendre des décisions qui vont améliorer l'offre selon la demande dans les différents secteurs du Québec, dans les différentes villes du Québec.

• (16 heures) •

**M. Arseneau :** Donc, vous n'avez pas entendu les sociétés de transport ou c'est-à-dire les entreprises, même les associations, demander que le ministère leur impose de transférer les données en temps réel. Ce n'est pas non plus ce qu'on a entendu. Par contre, lorsque la question leur était posée, je ne me souviens pas d'avoir entendu de résistance de leur part.

Est-ce qu'ils sont, selon vous, contre cette idée du transport... du transfert, pardon, des données en temps réel? Est-ce qu'il y a des joueurs qui ne souhaitent pas partager ces données-là et qui résisteraient à cette proposition-là qui est faite par voie d'amendement à l'article 80?

**M. Bonnardel :** Je ne peux vous donner cette information. Maintenant, je vous mentionne qu'à l'article 80 ces sociétés, futurs répondants, auront l'obligation, l'obligation de partager ces données que nous définirons, encore une fois, par règlement selon une certaine forme de périodicité et que nous partagerons avec les différentes sociétés, comme je le mentionne depuis une heure déjà.

**M. Arseneau :** J'aimerais savoir si le transfert des données, dans votre esprit, selon une certaine périodicité, ça se fera sur papier ou dans des fichiers électroniques, parce qu'il me semble qu'on s'apprête à complexifier drôlement une opération qui pourrait être beaucoup plus simple et rapide. Moi, j'ai entendu à plusieurs reprises les gens du gouvernement actuel nous mentionner qu'on voulait alléger la réglementation et souvent, là, s'inscrire en faux contre l'idée de cette paperasse qu'on réclame à des entreprises, et tout ça. Il me semble qu'il y aurait, là, une occasion, dans le transfert de données en temps réel, d'éviter une certaine lourdeur dans le transfert de données.

Est-ce que ces données-là, selon vous, seront transférées sur papier? Est-ce qu'elles le seront par fichier électronique? Est-ce qu'en fait ça ne risque pas d'alourdir la procédure et d'augmenter le nombre d'heures, par exemple, de travail de la part des gens du ministère, qui serait un peu contraire à votre philosophie de vouloir alléger les contraintes?

**M. Bonnardel :** M. le député, en tout respect, vous ne pensez quand même pas qu'on va utiliser le papier pour ces milliers de courses d'origine, destination, hein? Ils seront nécessairement sur des fichiers numériques qui seront transférés aux sociétés de transport par fichier numérique.

**M. Arseneau :** Mais alors pourquoi, si on a des opérations de manutention et de constitution de fichiers, se donner cette complexité-là alors que les données réelles pourraient être transférées en toute transparence, et observées, et analysées en temps réel? Il y a quand même une amélioration sur le papier, je vous le concède, et c'est bon pour la planète, mais de... Encore une fois, cette information-là, qui est disponible en temps réel, de la mettre sur pause, le temps qu'on le réclame de la part du ministère ou qu'on le transfère de la part des entreprises, je ne vois pas, encore une fois, quelle peut être la raison qu'invoque le ministre pour attendre de l'imposer là où c'est possible et là où on peut avoir un gain d'efficacité dans le traitement et le transfert des données et un gain d'efficacité dans l'utilisation de ces données-là dans l'utilisation de ces données-là pour l'amélioration des services de transport.

Je m'interroge sur la volonté réelle, dans cet article-là, de vouloir favoriser une amélioration continue du transport et de la mobilité dans les secteurs urbains en particulier. Est-ce que vous pouvez nous dire que le fait d'avoir cette périodicité-là comporte un avantage si on compare avec un accès en temps réel à ces données?

**M. Bonnardel :** Je n'ai plus de commentaire là-dessus, Mme la Présidente.

**M. Arseneau :** Donc, il n'y a aucun avantage. Je comprends qu'il n'y a pas d'avantage, mais plutôt un désavantage. Le désavantage, il est pour les sociétés de transport, mais je ne vois pas pourquoi, à ce moment-là, il peut y avoir une solution qui est proposée par les oppositions suite à des commentaires constructifs de la part des partenaires, des intervenants du milieu. Le ministre reconnaît que ce sont les intervenants majeurs, les sociétés de transport. Et lorsqu'on leur propose, nous proposons en leur nom une amélioration du transfert et de l'accès aux données, le ministre, sans évoquer aucun avantage, résiste à la modernisation de cet aspect-là du transport rémunéré de personnes. C'est à rendre perplexe.

Alors, puisque M. le ministre ne semble pas vouloir commenter davantage, moi, je vous dirais que la seule piste d'explication que je peux amener, c'est celle qu'on a souvent évoquée, à savoir que la modernisation n'était peut-être pas l'objectif ultime. Et ce qu'on s'apprête à faire, c'est une déréglementation, on le sait, la déréglementation sous couvert de modernisation. Et là aujourd'hui, ce qu'on est en train de faire présentement, depuis près d'une heure, c'est de tester les limites de la modernisation, mais l'angle mort du dossier, c'est celui de la déréglementation.

Alors là, la question que j'ai, peut-être que ça permettra au ministre d'ouvrir davantage, je dirais, son cœur envers l'industrie... Est-ce que vous jugez, à ce moment-là, que d'ouvrir l'accès aux données en temps réel ou de le réclamer de la part des entreprises, ce serait une contrainte à leur fonctionnement, que ça occasionnerait, pour eux, des obstacles ou des comptes à rendre qui vont plutôt dans le sens d'une reddition de comptes et d'une réglementation que vous ne voulez pas imposer aux entreprises? Est-ce que c'est ça?

J'essaie de deviner ce qui peut être cette résistance-là à aller jusqu'au bout de la modernisation dont vous vous faites l'apôtre depuis le début, depuis le dépôt du projet de loi. Est-ce que vous voyez l'imposition du transfert et de l'accès aux données en temps réel comme une réglementation abusive auprès des entreprises ou une commande qui serait trop intrusive de la part du gouvernement de le faire en temps réel? Est-ce qu'il y a un élément là, là, une piste qui nous permette de comprendre puis éventuellement d'accéder à votre point de vue, de l'accepter, en fait? Parce que, sans explication, c'est assez difficile de reconnaître que cet article-là soit optimal dans un projet de loi qu'on souhaite le meilleur possible. Est-ce que c'est l'aspect réglementaire qui vous fait tiquer sur la proposition qui est faite aujourd'hui? Ce serait trop en demander aux entreprises? Est-ce que c'est ça, c'est une intrusion dans leurs opérations?

Moi, je me mets dans la peau de celui qui demande un taxi avec son application et qui voit le déplacement du chauffeur. Il est à 1,2 kilomètre, il s'approche à 0,5 kilomètre. En fait, je le fais à chaque semaine et je trouve ça merveilleux. Et je trouverais ça d'autant plus merveilleux s'il y a quelqu'un qui gère l'ensemble de la mobilité durable, de la mobilité en ville, à Québec ou à Montréal, et qui puisse voir tous ces petits points se déplacer, puis voir dans quel sens ça va, puis justement réfléchir au quotidien, voir d'heure en heure comment on peut l'améliorer, cette mobilité-là, et s'assurer que la répartition des services corresponde à la diversité des besoins dans le milieu urbain qui est le nôtre.

Alors, j'ai beaucoup de difficulté, sans avoir d'argument, à dire... Pourquoi se priver de cette information-là? Je pense que cette information-là est disponible à Montréal, qu'elle est à Québec, la technologie le permet. Les entreprises, encore une fois, n'ont pas opposé de résistance farouche ou même n'ont pas exprimé leur résistance devant nous lors des consultations particulières. Est-ce que les entreprises... En fait, est-ce qu'on va plus loin, est-ce qu'on devine que les entreprises ne souhaitent pas vraiment et on va au-delà de ce qu'elles ont elles-mêmes demandé? Est-ce que c'est un aspect, selon vous, M. le ministre... Mme la Présidente, j'aimerais demander au ministre, en fait, s'il voit cet aspect-là, cette amélioration de l'article 80, comme étant une procédure réglementaire abusive ou intrusive? Voilà ma question.

• (16 h 10) •

**M. Bonnardel :** On ne s'empêchera pas, Mme la Présidente, de demander des renseignements additionnels concernant les lieux d'origine, destination, comme il est écrit dans l'article 80, pour être capable de bonifier, encore une fois, avec les sociétés de transport... parce que ces sociétés devront partager, pas on les envoie au MTQ, puis vous les gardez pour vous, là, devront partager ces informations avec les sociétés de transport. Et ce sera défini selon une certaine périodicité que nous évaluerons pour être capable, pas à long terme, à court terme, prendre des actions qui vont permettre, encore une fois, d'améliorer l'offre de service de transports en commun à Montréal à court terme, à moyen terme, selon la demande que nous évaluerons et que ces sociétés évalueront avec les renseignements que nous leur donnerons. Voilà.

**M. Arseneau :** Est-ce que vous voulez...

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Est-ce que vous avez terminé, M. le député des Îles-de-la-Madeleine?

**M. Arseneau :** Pour l'instant.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** D'accord. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le sous-amendement?

**M. Barrette :** D'abord, je vais commencer, Mme la Présidente, par vraiment souligner l'argumentaire de mes collègues, particulièrement la députée de Mercier. J'aurais à reprendre... à lire tout son argumentaire, verbatim, je ne rechangerais pas une virgule. Alors, je prends à mon compte aussi l'argumentaire du député des Îles-de-la-Madeleine. Je veux simplement changer un mot de notre collègue des Îles-de-la-Madeleine. Je ne dirais pas que c'est inexplicable, je dirais que c'est inexplicé, ce qui n'est pas la même chose.

Alors, je vais rafraîchir un peu la mémoire du ministre, parce qu'il nous a dit qu'il ne s'en rappelait pas. Pour ce qui est du Bureau de taxi, Mme la Présidente, le 8 mai 2019, lorsqu'ils sont venus nous voir, et c'est la transcription qui nous est fournie par le secrétariat, merci beaucoup : «Ce qui nous inquiète...» C'est M. Poisson qui parle : «Ce qui nous inquiète, c'est que le projet de loi n° 17 ne prévoit pas d'outil de mesure performant pour comprendre en temps réel comment se déploie les déplacements des personnes sur le territoire et surtout qu'il ne prévoit pas de plan B au cas où», et ainsi de suite.

Alors, maintenant, toujours pour rafraîchir la mémoire du ministre, le 9 mai... je ne me citerai pas... je ne vous citerai pas mon préambule, tiens, mais mon préambule se terminait par la question suivante : «La donnée en direct, êtes-vous disposé à la partager?» Réponse de M. Jean-Christophe de la Rue, de la compagnie Uber : «...on est tout à fait conscients de la valeur, pour les sociétés de transport, pour les villes, pour les gouvernements, de nos données, et on est tout à fait ouverts au partage des données en direct.»

Bon, on vient d'établir quelque chose d'extraordinaire. Et l'utilisateur, qui est le Bureau de taxi, pour ce qui est de Montréal, le veut, et l'émetteur de la donnée est d'accord. Bon, on vient d'enlever un obstacle.

Alors là, j'ai une couple de questions à poser au ministre. Il nous parle régulièrement, là, de 6K, 7K, 8K. J'imagine qu'il veut dire G. Bon. Pourquoi il nous parle de ça?

**M. Bonnardel :** Je parle de l'évolution technologique, des applications, des applications téléphoniques, numériques et tout autre.

**M. Barrette :** Mais c'est quoi le rapport avec notre discussion?

**M. Bonnardel :** C'est un rapport de technologie efficiente dans le futur des téléphones, où ils seront. C'est tout.

**M. Barrette :** Des téléphones. C'est quoi le rapport avec, mettons, le Bureau de taxi de Montréal?

**M. Bonnardel :** Ça n'a aucun rapport.

**M. Barrette :** En effet. C'est déjà ça. Est-ce que le... Le ministre nous dit : On verra quand ça, ça va arriver. Est-ce que je me trompe? C'est le 6G, 7G, 8G. C'est ça que ça veut dire? On verra dans le règlement quand ça arrivera, la technologie.

**M. Bonnardel :** Non, mais quand les... vont évoluer, quand on sera à un niveau où on pourra... premièrement, avec l'Internet, partout au Québec, être capable de l'amener là, on l'évaluera.

**M. Barrette :** Là, je vais faire de la peine à notre collègue de Mercier. M. le ministre, pouvez-vous nous dire quand le 4G est arrivé au Canada? Peut-être que le ministre ne le sait pas. Le 4G est arrivé en 2010. Est-ce que le ministre peut nous dire quand est-ce qu'il pense que le 5G va être déployé au Canada?

**M. Bonnardel :** Ça pourrait être dans quelques années, sinon dans quelques mois.

**M. Barrette :** Oui, ça devrait être en 2020. Ça veut dire que, si on attend l'évolution technologique pour avoir les données en direct, on va attendre au moins 10 ans, 20 ans, 30 ans, parce que, là, c'est des cycles de 10 ans, là. Puis c'est normal que ce soit des cycles de 10 ans, c'est la technologie.

Est-ce que le ministre, Mme la Présidente, peut nous donner une seule raison technologique qui empêche actuellement la transmission de données en ligne de l'émetteur à une autorité comme le Bureau de taxi de Montréal?

**M. Bonnardel :** Le Bureau de taxi de Montréal a décidé d'avoir une plateforme pour ses taxis à Montréal. Les autres taxis au Québec ne l'ont pas comme telle. Alors...

**M. Barrette :** Mme la Présidente, la question que je pose est simple. Le ministre nous dit : Avec l'évolution technique, technologique, donc il fait référence à la capacité de transmission. Le G, là, c'est une capacité de transmission. Pour transmettre des données de l'émetteur, qui est, mettons, Uber, au Bureau de taxi, là, est-ce qu'aujourd'hui il y a un empêchement technologique?

**M. Bonnardel :** La question, ce n'est pas un empêchement technologique, là. Je suis à l'article 80, où je vous dis, Mme la Présidente, depuis 1 h 15 min que les données de renseignements d'origine, destination, nous les obtiendrons des sociétés et les partagerons selon une certaine périodicité définie dans un règlement.

**M. Barrette :** Oui. Alors, Mme la Présidente, je fais remarquer au ministre, là, les incohérences de son discours. Alors, ici, là, nous sommes trois, de notre côté de la Chambre, à souhaiter que les données soient transmises en temps réel.

Alors, le ministre, pour ne pas le faire, parce qu'il peut le faire en étant dans la loi, il nous a dit à au moins 30 reprises, minimum : Quand la technologie évoluera... Le ministre n'est pas capable de nous montrer que la technologie actuelle est incapable de faire ça, c'est impossible. Bon. Alors, si on attend l'évolution, les cycles étant de 10 ans, bien, c'est là où involontairement je fais de la peine à ma collègue de Mercier. Je pense qu'elle n'attend pas, elle, là, là... elle ne s'attend pas à ce que ça soit dans 20 ans, ni dans 10 ans, ni dans 30 ans, là, et moi non plus, et ni notre collègue des Îles-de-la-Madeleine. Alors, il n'y a pas d'obstacle technologique. Ça, c'est clair.

Est-ce que l'émetteur, lui, a un problème avec ça? On vient d'établir clairement que non. C'est dans nos transcriptions. Le collègue des Îles-de-la-Madeleine se demande, se dit : Il doit y avoir une autre raison. Bien, il doit bien y avoir une raison, mais on ne l'a pas. Maintenant qu'on a établi tout ça, est-ce que le ministre, là, serait plus disposé à nous dire l'autre raison?

**M. Bonnardel** : Est-ce que j'ai défini d'autres raisons, moi, explications? Je ne sais pas, là.

**M. Barrette** : Bien, ou la raison inconnue non exprimée.

**M. Bonnardel** : Je lui ai mentionné et j'ai mentionné aux oppositions, depuis 75 minutes, que les informations que nous obtiendrons, qu'eux souhaitent avoir en temps réel, nous les obtiendrons et nous les partagerons selon une certaine périodicité définie dans un règlement.

**M. Barrette** : Quand ma collègue de Mercier, à plusieurs reprises, fait référence à l'utilité pour le gestionnaire de la mobilité de sa coordination, le ministre a constamment répondu : Ils vont avoir les données, là, puis ils seront capables, à ce moment-là, de faire la modélisation. Bon.

Il y a une dizaine d'années environ, Mme la Présidente, approximativement, là — je n'ai pas la date, là, même pas l'année si précisément que ça, mais tous ceux, ici, qui étaient à Montréal, là, se rappellent de ça — à un moment donné, il y a une conduite, là, il y a une grosse, grosse conduite de... une conduite d'eau ou d'égout, peu importe, qui, sur l'avenue des Pins, a rompu, et ça a inondé le centre-ville. Est-ce que le ministre se rappelle de ce que ça a fait, ça, au centre-ville de Montréal?

**M. Bonnardel** : Pas du tout.

**M. Barrette** : Pas du tout. Alors, ça a été, pendant un certain temps, Mme la Présidente, un certain chaos, chaos qui a eu un effet, comme toujours, là, quand... un effet d'une bombe, là, ça se dissémine à toute la ville. Moi, je m'en rappelle très bien, j'avais à passer dans ce coin-là, et ça a été très, très, très compliqué.

Est-ce que, Mme la Présidente, le ministre considère que d'avoir des données en temps réel dans une situation comme celle-là, qui affecte grandement le transport en commun, parce que le métro avait été affecté, ça serait utile pour une organisation comme le Bureau de taxi de Montréal ou peu importe l'entité qui coordonne la mobilité?

**M. Bonnardel** : Est-ce qu'il est en train de prétendre, le député, qu'on devra modifier les entrées et sorties des différents ponts ou du tunnel parce que, soudainement, il y aurait x nombre de taxis ou de transports rémunérés de personnes en temps réel? Est-ce que c'est ça qu'il est en train de penser?

**M. Barrette** : Mme la Présidente, je suis en train de faire la démonstration non pas par l'absurde, mais par un fait réel que d'avoir des données en temps réel a une utilité. Ce n'est pas simplement une question de modélisation, c'est une question de vie au quotidien. Et des exemples comme ça, il y en a régulièrement.

Alors, quand le ministre nous dit : Technologiquement, il faut attendre, non, ça ne marche pas. Ça ne marche pas. Quand il nous dit : Bien, on va les envoyer, ils feront bien leur... Non, c'est utile en temps réel. Quand il nous dit : Je n'ai pas entendu le Bureau de taxi nous dire qu'il voulait, ou les compagnies être disposées à le faire, c'est dans nos transcriptions.

Alors, si la compagnie le veut, l'émettre, si le receveur, qui est le Bureau de taxi, par exemple, le veut, le recevoir et le trouve utile, si on est capable de faire la démonstration, par des exemples triviaux, que ça a une utilité, bien là, on est en train d'éliminer toutes les raisons que le ministre donne pour ne pas le mettre dans la loi. Donc, il reste une raison non avouée, non admise, non exprimée. Quelle est-elle? C'est une question.

• (16 h 20) •

**M. Bonnardel** : Mme la Présidente, je répète ce que j'ai dit depuis trois heures déjà, là. Ces renseignements seront fournis aux sociétés. Ils seront obligés de partager ces renseignements avec les sociétés, les renseignements d'origine, destination pour qu'on soit capable de modéliser, encore une fois, l'offre de transport en commun selon la demande sur les différents territoires desservis par les sociétés de transport.

**M. Barrette** : Alors, Mme la Présidente, le ministre a dit, en réponse à une collègue, à ma collègue de Mercier, je pense : Je ne sais pas où la députée s'en va. Nous, de notre côté, on sait que le ministre ne s'en va nulle part. Ce qu'il nous dit, Mme la Présidente, essentiellement, c'est qu'il préfère la bureaucratie actuelle, puis je ne le dis pas négativement, la bureaucratie actuelle par... au sens de la transmission de données recueillies manuellement et envoyées à quelqu'un d'autre, à la modernité, le monde d'aujourd'hui, où toutes ces informations pourraient circuler... Il n'y a pas d'obstacle à ça, Mme la Présidente.

Le ministre, là, lui, là, il prend tout le temps l'argument de dire : Bien oui, bien oui, on va leur envoyer, les données, ils feront leurs modélisations, et ainsi de suite. Bon. Quand je lui donne un exemple simple, simple, simple d'un événement



qu'on a vécu à Montréal, qui est la rupture d'une énorme conduite d'eau au centre-ville, le centre-ville a été paralysé... de mémoire, c'était rentré dans une bouche de métro. Ça a eu un impact jusqu'à Laval. Il me semble qu'une organisation qui a la responsabilité de réagir à ce genre de situation là, ça serait utile, pour elle, d'avoir l'information en temps réel de toutes les possibilités, toutes les variations. Il me semble que, dans un univers d'aujourd'hui et dans un futur très proche, de développer des applications qui nous permettent de réagir en temps réel, ça serait utile.

Mme la Présidente, on a des universités qui font notre fierté pour ce qui est de l'intelligence artificielle. Il n'y a pas un ordinateur qui est intelligent, Mme la Présidente, au sens de l'intelligence. Il y a des ordinateurs performants qui, pour lesquels on a dessiné des algorithmes, par des gens, eux, très intelligents, qui nous permettent, lorsqu'ils ont appliqué, de prendre les décisions qui sont les meilleurs pour tout le monde, tout le monde étant la société. Le ministre ne veut pas. Pourquoi il ne veut pas? Pourquoi il ne veut pas ça?

**M. Bonnardel :** Parce qu'on n'a aucun avantage, en temps réel, à partager ces informations aux sociétés. On n'a aucun avantage. Ces avantages, nous les obtiendrons parce qu'ils seront obligés de les transmettre à la société ou aux sociétés de transport. Ils seront obligés pour qu'on soit capable de modéliser dans une certaine périodicité, encore une fois. On n'a aucun avantage à court terme.

**M. Barrette :** Mme la Présidente, si j'avais à donner la définition d'une oeillette politique, ça serait le commentaire que le ministre vient de faire. Une oeillette, c'est une oeillette.

**Une voix :** Mme la Présidente, on ne peut pas présager...

**M. Barrette :** Mme la Présidente, il n'y a pas d'insulte là-dedans, là. C'est une oeillette. Une oeillette sert à ne voir qu'une partie de ce qui est devant nous.

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

**M. Tardif :** ...une oeillette politique, la partie est élargie un peu.

**M. Barrette :** Bien, c'est une oeillette politique. Le ministre, Mme la Présidente, vient de nous dire qu'il ne voit aucun avantage à avoir des données en temps réel alors que j'en fais la démonstration d'une façon irréfutable.

Alors, je vais vous donner un exemple, Mme la Présidente, à une grande échelle, mais petite. Petite, au sens, ce n'est pas une ville, grande échelle pour la complexité. Savez-vous que, dans un hôpital moderne, aujourd'hui, là... savez-vous comment ça marche? On coordonne tous les transports de patients. C'est comme ça que ça marche. Au moment où on se parle, là, dans les grands hôpitaux nord-américains, là, les préposés ont un bracelet qui émet, GPS, et, vous savez, les patients qui sont transportés dans un hôpital, ils sont transportés de leur chambre à une salle d'examen, parfois un deuxième examen, et ainsi de suite.

Savez-vous qu'il y a des algorithmes, actuellement, dans les hôpitaux, là, qui font en sorte qu'on surveille? Puis ça a été dur à mettre en place parce que les syndicats se considéraient surveillés, Big Brother. Bien non, à un moment donné, ils se sont rendu compte que leur travail était plus efficace, plus le fun, puis l'hôpital marchait mieux. Alors, il y a des algorithmes, là, qui disent : Ah! si le patient qui est dans la chambre 832 doit aller avoir un examen à telle place et après aller à telle place, avant de se faire opérer à telle place, bien là, il y a des préposés qui sont partout dans l'hôpital, et on coordonne leurs déplacements pour que l'entité qui est l'hôpital soit plus efficace, temps réel.

La vraie vie aujourd'hui, algorithme, même affaire, totalement transposable à la grandeur d'une ville, et la ville veut ça. C'est ça que la ville veut. Le ministre nous dit : Ce n'est pas disponible dans tout le Québec. Bien non, on le sait. Mon amendement, il est d'une immense simplicité, lorsqu'elle le requiert, on n'oblige personne. La seule chose qu'on oblige dans la loi, c'est de le rendre disponible.

Avec l'exemple que j'ai donné, qu'est-ce que m'oppose le ministre? Est-ce qu'il dit encore qu'il ne voit aucune utilité, dans le transport, d'avoir des données en temps réel?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, il n'y a aucune société, même la plus grosse à Montréal, demain matin, qui est capable de modifier un trajet de bus, d'augmenter la fréquence en faisant ça, parce que, soudainement, il y aurait un problème de transport ou de demande additionnelle sur l'île de Montréal, personne.

Là, le député m'amène sur un tuyau qui a pété, excusez de le dire ainsi, ça fait que là il y a eu des problèmes de transport à gauche puis à droite. On parle de transport ici, là. Et d'amener des changements immédiats, immédiats pour les sociétés de transport pour répondre aux besoins à gauche et à droite, il n'y a aucune société qui est capable de faire ça, aucune en faisant ça comme ça, aucune.

Ces renseignements que nous obtiendrons, que nous partagerons, quand on les modélise, on est capable d'évaluer, sur une période de quatre semaines, trois semaines, six semaines, O.K., il y a des changements de comportement de l'utilisateur sur un secteur x, d'origine, destination, on pourrait peut-être modifier notre trajet, nos courses, on pourrait peut-être augmenter les fréquences de bus, augmenter les fréquences de train. Ça, c'est de modéliser sur une période x, avec des informations qu'ils obtiendront. Ça, c'est du travail bien fait, bien fait. Et peut-être qu'à long terme les sociétés seront habiles à modifier ça et de mettre des Bixi, des trottinettes à des endroits spécifiques pour le dernier kilomètre, peut-être, mais on n'est pas là encore. On n'en est pas là.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, le ministre se limite toujours au même exemple et, nous trois, là, quatre, cinq, de ce côté-ci, on est constamment en train de lui donner d'autres exemples.

Puis je vais aller plus loin. En quoi ça le regarde, le ministre, pour porter son jugement de ce que le bureau de transport va faire avec ces données-là? En quoi, là... qu'est-ce qui l'autorise à prendre une décision basée sur son jugement d'un seul scénario? On lui donne des exemples d'autres situations, il les balaie du revers de la main, parce que ce n'est pas son scénario. C'est quoi, ça?

Puis je reprends l'exemple du ministre. Il n'y a aucune société qui est capable de réagir rapidement de même. Quand le métro tombe en panne à Montréal, on fait sortir des autobus. On peut faire sortir des autobus plus sur une ligne que sur une autre. Moi, aux dernières nouvelles, là, à Montréal, quand le métro tombe en panne, là, bien, on fait sortir rapidement des autobus. On ne les fait pas sortir trois jours plus tard, on les fait sortir dans l'heure ou les heures qui suivent, en fonction de la disponibilité des chauffeurs. Multiplions ça par les autres modalités.

Pourquoi ça, en temps réel, le ministre ne peut-il pas voir que, là, il y a un avantage. Pourquoi? Je donne cet exemple-là. Le ministre peut-il nous expliquer pourquoi ça ne serait pas utile d'avoir cette donnée-là pour décider si on fait sortir plus d'autobus dans une ligne que dans une autre, et ainsi de suite?

**M. Bonnardel** : Je l'ai mentionné, Mme la Présidente, mon intervention est la même depuis 90 minutes, mais je vais la répéter une autre fois. Ces renseignements seront obligatoires. Les sociétés devront transmettre au MTQ, aux sociétés de transport les informations que nous définirons par règlement pour être capable de les partager avec eux, de modéliser donc, oui, des modèles dans différentes régions, que ce soit à Montréal ou ailleurs au Québec, pour améliorer l'offre de service selon la demande.

• (16 h 30) •

Alors, je vous le répète encore une fois, les futurs répondants seront eux-mêmes capables de définir, par différents modèles, que ce soit par le Bixi, la Société de transport de Montréal, qui s'attachent avec les vélos, que ce soit d'autres sociétés qui le font avec les trottinettes, le défi, c'est de faire bouger les gens rapidement, pas dans leur automobile, surtout dans les grandes villes comme Montréal.

Alors, les informations, on les partagera. Ces informations seront immensément importantes pour l'avenir du transport actif, durable de Montréal et de partout au Québec.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Nous allons prendre une pause.

**M. Barrette** : Ah! c'est dommage.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Ça va faire un peu de bien.

Alors, voilà, nous allons prendre une pause de 10 minutes. Merci.

(Suspension de la séance à 16 h 31)

(Reprise à 16 h 41)

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Alors, nous reprenons nos travaux. M. le député de La Pinière, est-ce que vous avez d'autres commentaires?

**M. Barrette** : Oui, oui, oui.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Il vous reste quelques minutes seulement.

**M. Barrette** : Je le sais. Oui, il m'en reste cinq?

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Cinq, oui.

**M. Barrette** : Bon. Est-ce que, Mme la Présidente, le ministre peut me dire s'il est familier avec ce qu'on appelle, en gestion d'organisation, la gestion des flux?

**M. Bonnardel** : Non.

**M. Barrette** : La gestion des flux, ça dit ce que ça dit, c'est la gestion des flux, matériel et de personnel. On peut prendre comme exemples Amazon puis FedEx, toutes les compagnies, là, qui livrent du matériel. Est-ce que le ministre pense qu'une compagnie comme Amazon et FedEx pourrait fonctionner sans données disponibles en temps réel?

**M. Bonnardel** : Tout dépend du modèle d'affaires que certaines sociétés ont. Ici, on est dans un modèle de transport rémunéré de personnes.

**M. Barrette** : O.K. Non, je pense que, dans la gestion des flux, Mme la Présidente, là, les flux de n'importe quoi, si on n'a pas des données en temps réel, on n'est plus dans la game. Alors, pour prendre l'exemple que je viens de donner,

si Amazon l'avait puis FedEx ne l'avait pas, il y en a un des deux qui disparaîtrait de la carte pour des raisons de concurrence. Et dans la gestion des flux, on ne peut pas fonctionner sans données en temps réel.

Je vais poser une question simple au ministre, là. Est-ce que... Je vais lui décrire une application. S'il existait aujourd'hui une application qui faisait en sorte que, sur notre téléphone, là, sur notre écran — aujourd'hui, on a des grands, grands écrans, c'est le fun — sur notre téléphone, on pouvait voir en temps réel tous les véhicules de transport rémunéré de personnes en même temps, avec leur identification de compagnie, est-ce qu'il trouve que ça, ça serait une bonne idée?

**M. Bonnardel :** Peut-être que les sociétés de transport souhaiteraient obtenir ces informations. Peut-être qu'un jour ce sera possible de l'avoir.

**M. Barrette :** Bien, Mme la Présidente, là, je pose une question bien simple, là. Le ministre nous parle du futur. Il veut un beau futur, il veut le bonheur de la société, il veut la mobilité durable, il veut qu'on ne prenne pas notre auto.

Alors, je lui pose une question bien simple, là. Une application qui montrerait à un citoyen à quelque part à Québec ou n'importe où, là... j'ouvre ça, là, et je vois, en temps réel, le véhicule Uber, le véhicule Lyft, le taxi, le deuxième taxi, le troisième taxi, et ainsi de suite, géolocalisés sur mon application, avec comme background, là, en arrière, là, Google Maps, est-ce que ça, Mme la Présidente, ce serait vraiment quelque chose, une réussite, d'après lui, là?

**M. Bonnardel :** Ce sera sûrement accessible un jour, Mme la Présidente. Présentement, on peut l'avoir.

**M. Barrette :** Non, je lui demande, Mme la Présidente, ça serait-u quelque chose qui serait une avancée, quelque chose d'extraordinaire?

**M. Bonnardel :** Bien, vous savez, Mme la Présidente, si vous avez besoin d'un Uber, d'un Lyft, d'un taxi, d'un Lime, d'un Bixi, d'une trottinette, vous allez sur une application que vous choisissez selon le modèle de transport que vous voulez puis vous allez avoir ces informations en direct. Je ne vois pas en quoi, demain matin, je pourrais aller sur un Google Maps puis d'avoir toutes ces informations. Pour moi, ça ne sert absolument à rien. Si j'ai besoin d'un dernier kilomètre, d'un Bixi, d'un taxi, ou d'un véhicule, ou d'un bus, bien, je vais sur le site que je choisis pour, encore une fois, encourager la plateforme que je choisirai. C'est tout.

**M. Barrette :** Moi, je pense, Mme la Présidente, qu'on n'encourage personne lorsqu'on achète quelque chose, là, on achète ce qui fait notre affaire. Alors, ma question est simple, encore, je la répète. Est-ce que si une application donnait en temps réel la position de toutes les offres de transport rémunéré de personnes, ça me permettrait de choisir le plus proche, celui qui va arriver le plus vite, ou la compagnie, peut-être un peu plus loin, si j'aime mieux la compagnie, est-ce que ça, ça serait un avantage?

**M. Bonnardel :** Il n'y a aucun citoyen qui va prendre sur Google Maps une carte comme celle-là. Il va choisir le modèle de transport que lui-même souhaite. Selon le modèle qu'il va choisir, il y aura ces possibilités, donc, de voir si un véhicule va arriver en quatre minutes, sur une autre plateforme, en deux minutes, ou s'il décide de prendre un Bixi libre à un endroit, à une station x.

**M. Barrette :** Là, je pense qu'on arrive vraiment sur la chose non avouée, puis je vais préciser ma question. Si, Mme la Présidente, l'individu préfère le taxi, est-ce que ça serait un avantage pour le citoyen de voir trois compagnies de taxi et voir la position de ces trois taxis-là sur une seule application? C'est oui ou c'est non, la réponse.

**M. Bonnardel :** Il existera sûrement un jour une application mobile, je le souhaite, pour toutes les sociétés de taxi au Québec.

**M. Barrette :** Alors, Mme la Présidente, là, je lui pose une question qui se répond par oui ou par non. Je vais aller à l'extrême, là. Si, là, Mme la Présidente, j'ai une application qui me dit : À quatre coins de rue, j'ai un Uber, à 17 coins de rue, j'ai un taxi, puis à sept coins de rue, j'ai un Lyft, est-ce que ça, c'est utile, là, de pouvoir discriminer en fonction de la distance et/ou du fournisseur de service? Est-ce que ça, n'est-ce pas un avantage pour le citoyen?

**M. Bonnardel :** Il existera peut-être un jour une application comme celle-ci, Mme la Présidente. Présentement, ça n'existe pas.

**M. Barrette :** Le problème, Mme la Présidente, c'est que c'est actuellement ce sur quoi travaillent les grandes organisations et que ça va être disponible très, très rapidement. Et pour fonctionner, la seule façon, c'est qu'on ait l'information en temps réel de tout le monde. Ainsi, Mme la Présidente, est-ce que, si on ne donne pas ça, on fait en sorte qu'on diminue la concurrence et que, ce faisant, bien, on se retrouve dans une situation où on empêche la concurrence à l'avantage de quelqu'un? C'est une question.

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, si les grandes sociétés de ce monde et l'industrie du taxi, un jour, décident de participer, donc, ou de partager ces données avec une autre société qui mettrait au monde une application mobile où on aurait tout ça, bien, ce sera à eux de décider. C'est un modèle d'affaires privé qui ne m'interpelle pas.

**M. Barrette** : Madame... Ça ne l'interpelle pas? Aïe! Au contraire, tout le projet de loi l'interpelle, et c'est de ça qu'on parle. De donner la géolocalisation de tout le monde en temps réel permet à une société, d'un jour, de mettre ça, et il y en a qui travaillent là-dessus maintenant, Mme la Présidente, maintenant.

Le ministre refuse de mettre ça dans sa loi parce qu'il sait très bien qu'à un moment donné il y a quelqu'un qui va être désavantagé. C'est ce que je postule. Je répète ma question. Est-ce que le ministre ne choisit-il pas de diminuer la concurrence en empêchant d'avoir la source de la donnée pour avoir une telle application sur laquelle, au moment où on se parle, il y a des gens qui tentent de la développer? Est-ce qu'il réalise ça?

**M. Bonnardel** : Je pense que le député essaie de me prêter des intentions.

**M. Barrette** : Pas du tout.

**M. Bonnardel** : Ah! Alors, je lui dis une chose, là. Je lui dis une chose, là, puis je vais continuer de le répéter jusqu'à 18 heures. Les informations que les députés souhaitent, nous les aurons, nous les partagerons. C'est des informations importantes pour être capable de modéliser, encore une fois, une offre de transport en commun pour le client, et cela, dans une périodicité définie par le règlement, par des fichiers, pour rassurer le député du Parti québécois, numériques, hein, et certainement pas sur papier, parce qu'il y a des dizaines, et des dizaines, et des dizaines de milliers de transactions... pas de transactions, de courses par jour à Montréal et partout au Québec. Avec ces informations, on va être capable de faire une modélisation importante avec les sociétés, leur donner des outils pour être capable d'avoir une offre de transport en commun adéquate, leur donner une offre de transport du dernier kilomètre.

Alors, c'est tout ça ensemble qu'on aura à travailler avec les sociétés de transport, avec les Uber, les Lyft, les Eva, les sociétés de taxi, les Bixi. C'est le défi qu'on se donne. C'est le défi que je répète jour après jour, autant à la députée de Mercier qu'au député de La Pinière et au député du Parti québécois. C'est un défi commun que nous avons pour améliorer l'offre de services de transport en commun au Québec, réduire l'auto solo, réduire le nombre de véhicules sur nos routes, si possible, inciter les gens à rouler vert, inciter les gens à utiliser, donc, un transport en commun, réduire les GES. Les transports, on est une partie du problème, on doit être une partie de la solution. Et avec ces solutions, ces renseignements que nous obtiendrons, on pourra les partager et avoir, encore une fois, une offre de transport améliorée dans le futur.

**M. Barrette** : Alors, Mme la Présidente, je vais le répéter, ne pas mettre maintenant comme obligation le partage en temps réel des données de géolocalisation de tous les véhicules empêche le développement d'une application où tout le monde serait visible, empêche la concurrence et favorise celui qui à toute son activité sur une application. N'est-ce pas ça, la raison pour laquelle le ministre refuse de donner suite à mon amendement et au sous-amendement?

• (16 h 50) •

**M. Bonnardel** : Je crois encore une fois, Mme la Présidente, en tout respect, que le député me prête des intentions. Alors, je lui répète encore une fois que ces renseignements seront obligatoires pour toutes les sociétés, les répondants, les répartiteurs, et ces obligations nous amèneront à partager ces informations avec les sociétés de transport. Et je le répète, obligatoires.

**M. Barrette** : Mme la Présidente, il me reste 25 secondes maintenant. Il y a une chose qui est certaine après notre échange, le ministre a été incapable de donner une seule raison rationnelle, factuelle pour ne pas donner suite à notre amendement. Il n'a jamais été capable de s'expliquer. Il y a donc une raison qui n'est pas exprimée. Je pense l'avoir trouvée et exprimée et je trouve ça malheureux pour un ministre qui se vante de vouloir moderniser les transports des personnes.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Je dois vous interrompre ici. Alors, M. le député de Viau, tout à l'heure, il y a longtemps, vous m'aviez demandé la parole, mais il reste encore du temps à la députée de Mercier. Est-ce que vous voulez prendre la parole maintenant? Je pourrais vous la donner.

**M. Benjamin** : Bien, écoutez, je voulais intervenir sur l'amendement, mais je pense que je vais...

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Mais là on est sur le sous-amendement.

**M. Benjamin** : Le sous-amendement, donc.

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

**Mme Ghazal** : Moi, il y a quelque chose dans le discours du ministre qui me fascine depuis le début de l'étude du projet de loi. Quand on parle, par exemple, d'améliorer le transport, la mobilité durable, il est toujours d'accord avec les défis. Il voit les défis qu'on a devant nous puis le retard que le Québec a accumulé en matière de meilleure gestion de la mobilité, et de réduction de la congestion, de réduction des gaz à effet de serre dans le transport, et tout ça, mais c'est comme s'il ne voit pas... Il voit toutes les mesures qu'on apporte, notamment celle-là, de permettre, là où la technologie le permet, de rendre les données de géolocalisation disponibles aux sociétés de transport qui les requièrent... il voit toujours ça comme une contrainte. Chaque mesure qu'on amène pour que la Politique de mobilité durable ne soit pas juste une politique ou un principe énoncé dans un article de projet de loi, mais une réalité, à chaque fois, il voit ça comme une contrainte.

Mais fixer des objectifs, puis des politiques, puis des objectifs avec lesquels tout le monde est d'accord, ça, il n'y a pas de problème. Mais d'aller mettre en place des mesures, ça, c'est une contrainte. Et je ne comprends pas pourquoi le ministre ne prend pas l'opportunité qu'on a aujourd'hui de... bien, je vais le dire. Lui, il voit ça comme négatif, mais d'imposer une contrainte en obligeant des entreprises qui ont des données, qui ont le privilège... à qui on donne le privilège d'offrir du service de transport rémunéré de personnes par automobile, parce que c'est un privilège... C'est pour ça qu'on a un projet de loi, puis qu'ils doivent répondre à toutes sortes d'exigences, et tout ça, mais il faut contrôler ces gens-là qui viennent faire des profits, faire de l'argent, ces entreprises-là, les répondants.

Bien, il y a aussi une contrepartie, notamment de ne pas empirer la situation, par exemple, de la congestion à Montréal, de ne pas augmenter la congestion, de ne pas augmenter les gaz à effet de serre. Il le faut. On ne peut pas obtenir ça comme ça, par la bonne volonté. Les mesures de bonne volonté ne fonctionnent plus. Et là ici, on a une mesure extrêmement concrète, possible, technologiquement possible, qui existe, qui est déjà utilisée à la ville de Montréal, qu'ils sont venus nous en parler à quel point c'est fondamentalement pour eux d'avoir cette donnée-là en temps réel pour les aider à atteindre leurs objectifs de rendre plus efficace le transport en commun, de rendre tous ces moyens-là non pas concurrentiels, le taxi et le transport rémunéré par personnes, avec les nouveaux joueurs... L'autobus, le métro, ce n'est pas concurrentiel, mais plutôt complémentaire. C'est ce qu'ils demandent. Eux, ils vivent avec cette réalité-là. D'avoir uniquement des objectifs, ce n'est pas ça, ça ne va pas les aider.

Eux, ce qu'ils veulent avoir, c'est des moyens, et un des moyens qu'ils ont, puis qu'ils ont utilisé jusqu'à maintenant, et qui est en train de donner des résultats pour eux, pour les sociétés de transport, mais aussi pour les usagers... Eh bien, là, on arrive avec un projet de loi qui va les retarder. Et pour éviter que cette situation-là se produise, même si le ministre ne le reconnaît pas que ça va les retarder... Bien, ça va l'être parce qu'il dit : Ah! peut-être dans quelques années, on va pouvoir rendre ça à tout le monde, mais pour le moment, on ne va pas contraindre personne à partager ces données, même si ces gens-là nous ont dit : Oui, nous sommes ouverts, oui, on est prêts à le faire. Puis c'est vrai que c'est extrêmement nébuleux de comprendre la raison pour laquelle il ne veut pas, quand les gens disent : Oui, on est prêts à travailler avec vous, puis que le ministre dit : Non, non, je vais encore laisser le temps à tout le monde, là, d'être tous... possible puis que toutes les technologies incroyables puissent exister, puis d'ici peut-être cinq ans, là, peut-être, on va rendre ça obligatoire par règlement, à un moment donné, alors qu'on a des cibles puis des objectifs avec des dates précises où est-ce qu'on doit les atteindre. Mais les mesures sont floues.

Donc, moi, j'aimerais que le ministre voie ces mesures-là qu'on apporte comme pour amener du sérieux aux objectifs qu'on a et non pas uniquement comme une contrainte. Puis oui, ça prend... si on doit contraindre des entreprises à toutes sortes de choses, que ce soit l'électrification des transports, d'avoir leur flotte électrique, qui a été refusé par le ministre, ou de rendre leur disponible... de les obliger, tout le monde, de rendre leurs données disponibles, eh bien, ça prend du courage de les contraindre. Parce que si on pense que tout va arriver sans contrôle et sans contrainte, bien, ça, ce n'est pas le monde réel. Ça va être uniquement ceux qui y croient puis qui veulent faire réduire la congestion et tout ça. Mais ça, ce n'est pas les entreprises. Elles, elles vont répondre à ce qu'on leur impose, et ça, ça vient du gouvernement.

Les objectifs, c'est des objectifs du gouvernement, donc les mesures doivent venir du gouvernement pour montrer, donner un message clair que nous sommes sérieux avec nos objectifs. Et donc nous allons mettre en place des mesures, et ça, c'est une mesure, comme je le disais, c'est une opportunité, pour le ministre, à saisir puisque tout le monde ne voit pas... personne, à part le ministre, ne voit d'obstacle, en ce moment, pour la mettre en place. Et c'est pour ça que j'ai amené ce sous-amendement-là en entendant le ministre, même si le député de La Pinière trouvait que oui, mais si on met ça, ça va peut-être encore prendre quelques années. Mais on essaie de trouver une façon de faire entendre raison au ministre, et ça, c'est une façon que j'ai amenée.

Et j'invite le ministre à ne pas voir... à changer, peut-être, sa perception, de mettre en place des contrôles pour ces entreprises-là qui, elles, vont y répondre parce qu'elles ne vont pas partir. Elles veulent avoir ce privilège-là d'être sur nos routes. Elles veulent le faire parce qu'elles font de l'argent et elles veulent offrir ce service-là aux usagers. Eh bien, c'est au ministre ou au gouvernement en place de mettre en place des mesures, de leur demander de faire leur effort, leur contribution, pas en leur demandant gentiment s'ils acceptent ou pas, en les contraignant, oui. C'est ça, une loi. Ça contraint. On ne peut pas faire ce qu'on veut.

Donc, d'où vient... là je ne veux pas prêter d'intention, je ne veux pas dire «peur» ou «manque de courage», mais d'où vient ce frein du ministre ou cette perception du ministre de voir ça comme une contrainte, de demander des mesures à ces entreprises-là, d'ouvrir leurs données pour nous permettre collectivement d'atteindre des objectifs et aussi de répondre, même, aux craintes du ministre sur le fait qu'on ne va pas augmenter la congestion, qu'on a un défi devant vous... pour répondre à ce défi-là? D'où vient cette inquiétude du ministre de mettre en place des contraintes, dans le projet de loi, pour l'ouverture aux données?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, est-ce que je parais inquiet de quelque chose? Depuis deux heures, déjà, on débat sur le même point, à l'article 80, à savoir si, oui ou non, j'accepte que les données soient à temps réel. Je répète aux députés que ces informations seront données concernant les lieux d'origine et destination de toutes les courses, dans des fichiers numériques, pour rassurer le député du Parti québécois. Ces renseignements seront donnés pour, encore une fois, bonifier l'offre, modéliser l'offre de transport en commun à Montréal ou ailleurs au Québec.

Alors, je le répète une autre fois, il y a des contraintes. Ces contraintes seront nous donner ces informations, et de les partager, et définir une périodicité de ces informations. Est-ce que ce sera aux semaines, aux 48 heures, aux 72 heures, aux deux semaines? C'est ce que nous allons définir. C'est ce que nous allons définir pour être capables d'améliorer encore une fois l'offre.

• (17 heures) •

Et, quand vous dites qu'on a du retard en transport en commun à Montréal, oui, on a du retard, mais on est une des sociétés ou une des législations, une des provinces les meilleures en termes d'offres de transport, à Montréal, parce qu'on a le métro depuis une cinquantaine d'années. Est-ce qu'on peut faire mieux? Assurément. Est-ce qu'on a des projets sur la carte? Énormément, énormément.

Je le répète maintes et maintes fois, c'est votre défi, c'est le mien encore plus, comme membres du gouvernement, d'offrir plus de modèles, plus de choix aux automobilistes, qui devraient, je le souhaite, dans le futur, laisser leurs véhicules à la maison, rouler vert si possible. Alors, c'est le défi, un défi de société énorme, d'offrir des opportunités de transport en commun aux automobilistes, leur donner des choix du dernier kilomètre par la trottinette, par le vélo, le Bixi, le Jump ou autre, le taxi, le transport rémunéré.

Alors, ces informations, on va les partager. Alors, arrêtez de dire que c'est un frein, c'est un retour en arrière. Non, ce n'est pas un retour en arrière. C'est écrit dans la loi, là : ces renseignements seront partagés. Peut-être pas comme vous le souhaitiez depuis deux heures déjà, mais ils vont être partagés.

Est-ce qu'un jour on arrivera à, oui, ce temps réel, oui, cette application, comme le député de La Pinière le mentionne? Est-ce qu'un jour on sera là? Peut-être. Peut-être. On n'en est pas là et on aura la possibilité de s'adapter. On aura la possibilité de s'adapter par règlement pour, encore une fois, aller plus loin que ce que la technologie nous proposera dans deux ans, dans quatre ans, dans cinq ans.

**Mme Ghazal :** Mais la technologie nous permet...

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

**Mme Ghazal :** 30 secondes? O.K. Vous dites : Plus de choix aux usagers. Ce qui est important aussi, c'est de donner plus d'outils aux sociétés de transport qui vous en demandent, et, en ce moment, vous êtes en train de leur en enlever. Et c'est ça, le point. Ce n'est pas nous, les oppositions, qui le demandons, ce sont les sociétés de transport qui les demandent.

Et j'espère que, dans le prochain amendement qu'on va proposer... ou peut-être que le ministre pourrait réfléchir à un prochain amendement qui va permettre de faire en sorte que la politique de mobilité ne sera pas seulement un principe dans un article mais une mesure réelle dans ce projet de loi.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Alors, M. le député de Viau, vous aviez demandé à intervenir. Est-ce que c'est sur le sous-amendement?

**M. Benjamin :** Sur le sous-amendement, Mme la Présidente. Donc, merci, Mme la Présidente. Donc, voilà un article, je pense, qui est un article qui est un des articles, je pense, les plus importants de ce projet de loi.

Vous savez, ça fait déjà quelques semaines, quelques bonnes semaines que nous sommes autour de ce projet de loi. Présentation, consultations, étude détaillée, et le mot le plus souvent répété par le ministre comme argumentaire de base pour son projet de loi, c'est «modernisation». C'est le maître mot, c'est le mot qu'il n'a pas cessé de marteler auprès de tous les acteurs, les acteurs de l'industrie du taxi. Il veut moderniser, bon, soit. Alors, voilà un article qui est au coeur de cet enjeu de modernisation, et je tiens à remercier mon collègue de La Pinière pour son argumentaire.

Mais j'ai écouté le ministre avec beaucoup d'attention, je vais lui demander de me préciser quelques-unes de ses paroles. Il a dit que ces données-là, nous allons les mettre à la disponibilité... vont être disponibles. Est-ce que ces données-là vont être disponibles en temps réel, M. le ministre?

**M. Bonnardel :** Ces données seront disponibles selon la périodicité que nous allons définir par règlement.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** M. le député de Bourget, vous avez demandé la parole. Est-ce que vous voulez continuer, M. le député de Viau... ou est-ce que vous vouliez répondre à M. le député de Viau ou si...

**M. Campeau :** ...pas l'interrompre, là.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** O.K. Alors, on va continuer avec M. le député de Viau.

**M. Benjamin :** Merci. Donc, ma question, Mme la Présidente, que je pose à M. le ministre... Donc, je comprends que ce qu'il nous dit, c'est que ce sont des données... les données de géolocalisation ne seront pas disponibles en temps réel. C'est bien ça, M. le ministre? Donc, il ne veut pas mettre les données... Bon.

Je regarde le sous-amendement présenté par la collègue et en lien avec l'amendement présenté par mon collègue de La Pinière. Et ce que dit le sous-amendement présenté par la collègue de Mercier, c'est «là où la technologie le permet».

Je vais donner un exemple, c'est ce matin, d'ailleurs, au bulletin de nouvelles. Il y a une problématique dans la région de Montréal, apparemment, autour de l'application... vous savez, de certaines applications que les gens utilisent pour se déplacer, donc, Whiz, pour ne pas les nommer, et d'autres applications. Et il paraît qu'il y a des personnes qui, en utilisant ces applications-là, donc, vont, pour écouter un peu leur distance, leur distance de parcours, prennent des rues qui ne sont pas... qui sont des rues, tout simplement, résidentielles.

Or, l'expert qu'on interviewait ce matin à la radio, Mme la Présidente, nous disait clairement qu'il est possible de corriger le tir parce que tout simplement, en ayant accès... ces données-là existent, les données en temps réel de géolocalisation, qui peuvent être mises à la disponibilité de la ville ou d'autres instances. Donc, moi, je pense que la technologie le permet.

Est-ce que, comme moi, M. le ministre... Est-ce que le ministre pense que la technologie actuellement permet que les données... ce qu'on appelle les données réelles de géolocalisation, est-ce que ça existe actuellement?

**M. Bonnardel :** Bien, certainement que ça existe. Ça existe sur les sociétés qui utilisent en temps réel, donc, les applications de différentes compagnies qui font du transport rémunéré. Est-ce que ça existe pour les trotinettes en Europe ou les vélos électriques? Je crois que oui. Pas au Québec encore, mais oui, ça existe.

**M. Benjamin :** Bon, alors, ce sont des données qui existent. J'étais, comme M. le ministre, Mme la Présidente, là comme membre de cette commission lorsque plusieurs instances, notamment la ville de Montréal, étaient venues présenter leur mémoire, donc... Et ces instances nous ont dit clairement que l'accès à ces données-là, l'accès à ces données, en temps réel, des géodéplacements, des géolocalisations, leur permettrait une meilleure planification de la mobilité à l'échelle de la ville.

J'aimerais entendre M. le ministre sur ce commentaire particulier, puisqu'il était là comme moi quand la ville de Montréal, entre autres, a dit que l'accès en temps réel à ces données de géolocalisation leur permettrait de travailler sur une meilleure planification de la mobilité. Est-ce qu'il est d'accord avec ça? Qu'est-ce qu'il en pense?

**M. Bonnardel :** Le Bureau de taxi de Montréal, Mme la Présidente, a décidé d'avoir, en temps réel, donc, ses données pour ses taxis à elle. Est-ce que, pour la suite des choses, elle acceptera de partager ces informations avec les sociétés de transport? Peut-être. Les informations que nous souhaiterons avoir d'eux, c'est de les partager aussi avec ces sociétés.

Alors, comme je l'ai mentionné, nous n'utiliserons pas ces données en temps réel. Nous prendrons ces données et nous les partagerons selon une certaine périodicité définie par règlement.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Le député de Bourget, vous voulez répondre à M. le député de Viau?

**M. Campeau :** En fait, je pense que c'est vraiment en ligne avec ce qu'on dit là. Ça fait, de façon imagée... je dirais que, juste cet après-midi, ça fait plus de 2 h 5 min, en temps réel, là, qu'on passe sur cet article-là. Je comprends que, quand quelque chose nous tient à coeur, qu'on y passe plus de temps. J'aimerais vous faire remarquer que, dans le texte de loi initial, on voit le mot «périodicité». Ça veut tout dire et ne rien dire. Ça peut être aux huit ans, ça peut être aux huit minutes puis ça peut être aux cinq secondes. Alors...

**M. Benjamin :** ...

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Laissez terminer le député de Bourget.

**M. Campeau :** Alors, est-ce qu'il y a quelqu'un qui pense qu'actuellement, là, si on redemande les données aux semaines ou aux deux semaines et qu'on s'aperçoit que c'est beaucoup plus utile d'aller sur une période plus courte, est-ce qu'il y a quelqu'un ici qui pense que le ministère des Transports va tout faire pour ralentir la circulation puis bloquer ça? On raccourcira, à ce moment-là, la périodicité, si nécessaire. Alors, la flexibilité me semble être là dans le texte, et selon les besoins, selon ce qui arrivera, par règlement, il y aura moyen d'aller chercher quelque chose qui, peut-être, se rapprochera du temps réel, si nécessaire, si requis.

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

**M. Benjamin :** Mme la Présidente, je pense que le député de Bourget a été clair en disant, en affirmant : Ça veut tout dire et ne rien dire, la question de la périodicité. C'est lui qui l'a dit : Ça veut tout dire et ne rien dire. Or, aujourd'hui, ce que nous disent les instances possédant justement une expertise, une expérience dans la planification de la mobilité durable, c'est que l'accès en temps réel à ces données-là leur permettrait de faire une meilleure planification du transport.

Alors, je veux bien... j'aimerais bien que le ministre devienne un champion de la mobilité, mais il faut, à un moment de la durée, que le ministre puisse nous dire quelle est la véritable raison pour laquelle, justement, dans ce sous-amendement présenté par la collègue... d'autant plus, Mme la Présidente, c'est un sous-amendement en lien avec l'amendement qui donne quand même une certaine latitude au ministre. J'ai entendu certains arguments présentés par le ministre tout à l'heure que je pense que l'amendement en soi ou le sous-amendement réfute. Premièrement, la collègue a pris le soin de baliser, de dire : C'est là où la technologie le permet. Et le collègue de La Pinière a pris le soin, dans son amendement, de dire : sur un territoire donné, qui le requiert.

Donc, je ne pense pas que ce soit tout à fait vrai qu'il y ait une demande qui veut qu'il y ait un accès en temps réel des données de géolocalisation qui soient... qu'on exige, qu'on demande qu'elles soient dans la loi pour l'ensemble du territoire. C'est là où le territoire le requiert et là où la technologie le permet, donc, conformément au sous-amendement présenté par notre collègue.

La prochaine question que j'ai pour M. le ministre, Mme la Présidente : Est-ce qu'il y a des taxis qui ne peuvent pas le faire? Est-ce qu'il y a des compagnies de taxi qui ne peuvent pas le faire? J'aimerais peut-être l'entendre là-dessus. Donc, est-ce qu'il peut étayer un peu plus?

• (17 h 10) •

**M. Bonnardel :** Bien oui, il y a des sociétés de taxi qui ne sont pas intégrées à une application mobile et puis il n'y a pas Internet sur leur territoire.

**M. Benjamin :** Alors, mais c'est là, justement, que le sous-amendement est pertinent. C'est là où la technologie le permet, M. le ministre. C'est dans le territoire où c'est requis, M. le ministre. Personne ne vous a demandé, donc... je n'ai pas entendu un collègue parler ici, de dire : Là où la technologie ne le permettait pas ou, du moins, c'est partout, sur tout le territoire du Québec.

Alors, si nous sommes du même avis qu'il y a des endroits où ça ne se peut pas, est-ce qu'on peut accepter aujourd'hui que la technologie le permet? Vous venez de... alors, en début d'entretien avec moi, vous venez d'accepter le fait que la technologie le permet, et on est d'accord que ce n'est pas sur l'ensemble du territoire québécois. Est-ce que, par exemple, les territoires pour lesquels il y a une demande, il y a une disponibilité, est-ce qu'on peut avancer là-dessus?

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, un jour, tous les taxis au Québec seront peut-être sous le chapeau d'une application mobile, mais présentement ce n'est pas le cas. Ce n'est pas le cas. Il y a des sociétés, des taxis indépendants qui n'ont aucune application, sous l'égide d'aucune application. Ce que vous leur dites, demain matin, obligatoirement, ils doivent être sous une application mobile, je le souhaite, cela va arriver. Est-ce que ce sera dans six mois, dans un an, dans deux ans? On ne le sait pas.

Maintenant, je vous répète encore une fois que les informations données, origine, destination, seront disponibles. Mon collègue de Bourget l'a mentionné, je l'ai répété maintes et maintes fois depuis 2 h 10 min, la périodicité sera définie par règlement pour être capable de donner tous les outils possibles, possibles, aux sociétés de transport pour améliorer l'offre selon la demande.

**M. Benjamin :** Mais, Mme la Présidente, vous comprendrez que... Je cite encore mon collègue de Bourget qui disait tout à l'heure : La périodicité, ça veut tout dire et ne rien dire. Donc, l'enjeu qui est fondamental, aujourd'hui, pour la mobilité, donc l'enjeu qui est fondamental pour la mobilité aujourd'hui, c'est l'accès en temps réel à ces données-là. Or, technologiquement, c'est possible dans plusieurs territoires du Québec, et des sociétés de transport sont venues nous dire que, si elles avaient cet accès-là, ce serait un plus pour une meilleure planification de la mobilité. Alors, je ne comprends pas, donc, que le ministre puisse nous renvoyer à un enjeu de périodicité, donc, pendant que la demande qui est devant lui, c'est un accès en temps réel.

Or, je crois aussi que mon collègue de La Pinière, dans l'amendement qu'il a présenté — on aura le temps de revenir sur l'amendement, je sais qu'on est bien dans le sous-amendement — a pris le soin, et je l'en remercie d'ailleurs, de bien baliser son amendement pour dire que c'est sur un territoire donné qui le requiert. Maintenant, est-ce que le ministre peut nous dire, au niveau des sociétés, donc, qui ne sont pas des compagnies de taxi conventionnel, combien d'applications, actuellement, qui sont disponibles, qui sont sur le territoire québécois?

**M. Bonnardel :** Excusez-moi, M. le député, on me chuchote à l'oreille. Je vous demanderais respectueusement...

**M. Benjamin :** J'espère que c'est pour une bonne nouvelle.

**M. Bonnardel :** ...de me répéter la question.

**M. Benjamin :** Alors, ma question, M. le ministre, donc, c'était : Hormis les compagnies de taxi conventionnel, pouvez-vous nous dire combien d'entreprises de taxi, applications, donc, qui sont en oeuvre, en opération actuellement sur le territoire québécois?

**M. Bonnardel :** Combien de sociétés de taxi fonctionnent sous une application?

**M. Benjamin :** Sous une application, hormis les compagnies de taxi non conventionnel.

**M. Bonnardel :** Vous parlez donc du transport rémunéré, là, des...

**M. Benjamin :** Transport rémunéré.

**M. Bonnardel :** Ceux qui sous l'égide... ceux qui sont projet pilote, là. Il doit y avoir certainement une quinzaine d'entreprises de taxi, au Québec, qui ont une application technologique.

**M. Benjamin :** Une quinzaine. De ce nombre-là, M. le ministre, est-ce que vous êtes au courant, êtes-vous au fait, est-ce qu'il y a, parmi eux... parmi elles, ces compagnies-là, qui seraient réticentes à l'idée de mettre les données en temps réel et de géolocalisation?

**M. Bonnardel :** Aucune idée, M. le député. Je ne peux pas parler pour eux. Le Bureau de taxi, à Montréal, le fait. Ils ne le partagent pas, à ce que je sache, présentement avec aucune société. Ils le font. On pourra demander ces informations dans le futur pour les partager. Alors, est-ce que tous les taxis québécois, dans deux ans, trois ans, seront sous une application pas uniforme, mais unique? Je le souhaite, je l'espère qu'on sera capable d'avoir une force importante pour notre taxi traditionnel au Québec. Maintenant, ce n'est pas à moi de décider pour eux.

**M. Benjamin :** Mme la Présidente, l'accès aux données, et mon collègue de La Pinière l'a maintes fois répété lors des travaux de cette commission, à juste titre, d'ailleurs, l'accès aux données est le nerf de la guerre, si je peux m'exprimer



ainsi. L'accès aux données en temps réel est crucial pour la suite des choses, donc notamment pour les enjeux de planification de la mobilité durable.

Maintenant, est-ce que... Ce que je vois dans l'article 80 m'apparaît très peu par rapport aux ambitions telles que formulées par le ministre et son gouvernement sur les enjeux de mobilité durable. L'accès aux données en temps réel m'apparaît important. M. le ministre, pouvez-vous partager avec nous les informations au sujet des... Est-ce qu'actuellement il y a des discussions avec ces compagnies-là, donc cette quinzaine de compagnies là, est-ce qu'il y a des discussions avec elles sur l'accès à des données? Il n'y a pas de discussion en cours actuellement du tout?

**M. Bonnardel** : Pas du tout.

**M. Benjamin** : Maintenant, est-ce qu'avec des instances des agglomérations urbaines... est-ce que votre ministère a des discussions sur les données aussi, sur la question des données?

**M. Bonnardel** : Pas du tout.

**M. Benjamin** : Est-ce que votre ministère... Avez-vous validé les besoins? Avez-vous validé les besoins des différentes sociétés de transport en matière de données? Parce qu'il y en a au moins une qui est venue nous dire que l'accès aux données en temps réel permettrait une meilleure planification de la mobilité.

**M. Bonnardel** : Bien, ces données, Mme la Présidente, présentement, elles ne sont pas partagées avec personne. Les sociétés de transport n'ont pas ce partage de données en temps réel, parce que ça n'existera pas, et ça n'existera pas dans le futur non plus.

Maintenant, ce que je vous dis, c'est qu'avec l'application de la loi... dans l'application de la loi, à court terme, ces données seront perçues pour nous, pour les sociétés de transport, et, je le répète, dans quelques années, selon les moyens technologiques, selon les avancées, par règlement, on pourra peut-être aller un jour là. Mais, à court terme, pour modéliser l'offre de services avec les informations que nous obtiendrons des répartiteurs, des répondants, avec ça, on va être capables de travailler et de préparer une offre ou de modifier une offre adéquate à Montréal ou ailleurs au Québec.

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

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Je pense, M. le député des Îles-de-la-Madeleine, qu'il ne vous restait que quelques secondes sur le sous-amendement.

**M. Arseneau** : Un gros 23 secondes que je vais m'empresser d'employer, si vous le permettez, Mme la Présidente, pour mentionner que qui dit périodicité dit justement intervalles, et c'est le coeur de la discussion qu'on mène depuis deux heures, et c'est contradictoire. Nous voulons faire éclater les intervalles, les éliminer pour avoir de l'information en temps réel en tout temps. Voilà.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Je dois vous interrompre. Alors, je pense que... Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur le sous-amendement de la députée de Mercier? Mais je ne suis pas sûre qu'il reste du temps. Est-ce qu'il reste du temps à...

Seul le député de Viau a encore du temps. Je pense que c'est terminé pour les autres députés sur le sous-amendement. Est-ce que le député de Viau, vous avez d'autres commentaires?

**M. Benjamin** : Non, merci.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Non. Alors donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire sur le sous-amendement, nous allons mettre aux voix le sous-amendement. Est-ce que le...

**M. Barrette** : ...vote nominal, s'il vous plaît.

**La Présidente (Mme St-Pierre)** : Alors, vote nominal sur le sous-amendement de la députée de Mercier. Mme la secrétaire.

**La Secrétaire** : Oui. Mme Ghazal (Mercier)?

**Mme Ghazal** : Pour.

**La Secrétaire** : M. Bonnardel (Granby)?

**M. Bonnardel** : Contre.

**La Secrétaire** : M. Lemay (Masson)?

**M. Lemay** : Contre.

**La Secrétaire :** Mme Grondin (Argenteuil)?

**Mme Grondin :** Contre.

**La Secrétaire :** M. Caron (Portneuf)?

**M. Caron :** Contre.

**La Secrétaire :** M. Bachand (Richmond)?

**M. Bachand :** Contre.

**La Secrétaire :** M. Campeau (Bourget)?

**M. Campeau :** Contre.

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

**M. Tardif :** Contre.

**La Secrétaire :** Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice)?

**Mme Tardif :** Contre.

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

**M. Barrette :** Pour.

**La Secrétaire :** M. Benjamin (Viau)?

• (17 h 20) •

**M. Benjamin :** Pour.

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

**M. Arseneau :** Pour.

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

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Abstention. Donc, le sous-amendement est rejeté.

Nous allons maintenant à l'amendement. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement? Est-ce que, Mme la secrétaire, il restait du temps à nos...

**La Secrétaire :** Oui. Je pense que oui.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Du côté du gouvernement, il y a encore du temps, mais est-ce que...

**Une voix :** ...le député de Viau, je pense qu'il a encore du temps.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Oui. Je pense que, M. le député de Viau, vous avez du temps pour l'amendement. Alors, vous avez la parole.

**M. Benjamin :** Merci. Merci, Mme la Présidente. Donc, Mme la Présidente, cet amendement-là, je le disais tout à l'heure, donc, c'est un amendement important. C'est un amendement important parce que voilà quelques semaines que nous sommes sur ce projet de loi et je mets... à chaque semaine, surtout depuis les derniers jours, on n'a jamais cessé de débattre, d'adopter des motions, des résolutions par rapport à la lutte contre les changements climatiques, ce qui est une bonne chose. Mais je pense que l'amendement qu'on a devant nous nous pose... en tout cas, pose au ministre un enjeu, véritablement, de cohérence, de cohérence entre le discours et de cohésion par rapport aux gestes qui sont posés, par rapport aux décisions qu'on va prendre. Et ici, je l'ai répété tout à l'heure, donc, il y a des sociétés de transport qui nous disent qu'accéder en temps réel aux données de géolocalisation permettrait de faire une meilleure planification de la mobilité durable.

Et si vous permettez, Mme la Présidente, puisque je crois bien que c'est un dossier que le ministre connaît bien puisqu'il a fait sienne la Politique de mobilité durable... Et cette Politique de mobilité durable, Mme la Présidente, pour les personnes qui nous écoutent ou qui nous regardent, enjoint le gouvernement à poser des actions concrètes, des actions importantes à bien des niveaux pour les citoyens surtout, donc, une mobilité visant aussi à travailler à réduire notre empreinte carbone et une mobilité visant aussi...

Je vais me permettre, Mme la Présidente, si vous permettez, de citer un extrait de cette Politique de mobilité durable qui est à la base même... puisque le ministre a souvent évoqué cette Politique de mobilité durable en nous affirmant que ce projet de loi va en ce sens, va contribuer à cette Politique de mobilité durable. Et la cible de cette Politique de mobilité durable, Mme la Présidente, c'est à l'effet que 70 % de la population québécoise puisse avoir accès à au moins quatre services de mobilité durable, qu'on puisse réduire de 20 % le temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail, réduire, et ça, c'est important comme cible, Mme la Présidente, réduire de 20 % le temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail.

Vous comprenez, Mme la Présidente, qu'évidemment, quand on parle qu'on veut réduire le temps de déplacement, quand on veut que les systèmes se parlent, les applications puissent se parler, que, quand des sociétés de transports nous disent : Écoutez, nous voulons travailler sur une meilleure planification de la mobilité durable, et le moyen pour y parvenir, c'est d'avoir accès aux données, mais pas... ce n'est pas avoir accès à des données sur une périodicité x ou y qui reste à être définie, qui ne veut rien dire, je cite encore le député de Bourget, donc, mais c'est d'avoir accès à des données en temps réel.

Et je dois rappeler aux personnes qui nous regardent ou qui nous écoutent, il n'y a rien, technologiquement parlant, qui empêche actuellement de faire ainsi. Technologiquement, c'est possible de le faire. Est-ce que c'est possible de le faire partout? Non, ce n'est pas possible de le faire partout. D'où le sens profond de cet amendement, donc, visant... Et je relis encore, je prends le soin... Et je remercie le collègue de La Pinière, donc, qui, dès le départ, dès le dépôt de ce projet de loi, a saisi cet enjeu-là et l'a placé dès le départ... Ce n'est pas aujourd'hui qu'il l'aborde. Dès le départ, il a parlé de cet enjeu-là comme étant un enjeu crucial pour la suite des choses, l'accès aux données. Je dois vraiment l'en remercier.

Je prends la peine, Mme la Présidente, si vous permettez, de lire son amendement : Que le répondant rende disponibles en temps réel les données de géolocalisation des véhicules de son système de transport à l'autorité responsable de la gestion et de la coordination de la mobilité sur un territoire donné et qui le requiert.

Et, pour moi, Mme la Présidente, la fin de cet amendement est la clé de l'importance qu'il faille adopter cet amendement. On ne demande pas au ministre d'inclure un amendement qui serait impossible à faire. Au contraire, c'est possible à faire puisque lors des échanges, tout à l'heure, précédents entre mon collègue de La Pinière et le ministre, ou encore la collègue de Mercier et le ministre, le ministre a reconnu que technologiquement c'est possible de le faire. Nous avons convenu avec le ministre que ce n'est pas possible de le faire partout, mais le cœur de l'amendement, Mme la Présidente, c'est la coordination de la mobilité sur un territoire donné et qui le requiert. Or, ces données-là existent, en temps réel, de géolocalisation.

Alors, la question demeure entière puisque je n'ai pas vu l'ombre d'une réponse satisfaisante, donc, de la part du ministre sur le pourquoi est-ce que ces données-là, qui sont des données, en temps réel, de géolocalisation des déplacements qui existent. Et technologiquement c'est faisable. Je n'ai pas vu l'ombre d'une réponse du ministre à cet effet-là.

Donc, j'aimerais donc, M. le ministre, comprendre pourquoi ce manque de cohérence entre votre discours sur les enjeux de politique de mobilité durable et sur l'accès aux données, en temps réel, de géolocalisation.

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, je trouve que je suis très cohérent dans mes commentaires depuis le début du dépôt de ce projet de loi.

Je suis fier de voir que le député a pu énumérer une partie de la Politique de mobilité durable que son gouvernement a mise en place, je ne suis pas gêné de le dire, que j'ai continué d'appuyer parce que le travail avait été bien fait dans son ensemble. Beaucoup, beaucoup, beaucoup d'organismes y ont participé, et ça m'a fait plus que plaisir d'entreprendre, encore une fois, ce processus de développement avec eux, de financement, que mon collègue le député de Beauharnois entreprend aussi... a entrepris depuis des semaines déjà dans une tournée un peu partout au Québec.

Quand il dit, et je l'ai répété maintes et maintes fois, qu'on doit offrir à 70 % de la population québécoise quatre modèles de transport, bien, ce qu'on fait aujourd'hui, c'est partie prenante de ces quatre modèles de transport. Quand on a proposé d'avoir des trottinettes à Montréal, ça fait partie de cette offre de transport. Le train, les futurs tramways, le REM, les prochaines phases du REM, bien, c'est le défi qu'on se donne.

Quand on parle de réduire 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail, c'est le défi qu'on se donne aussi d'avoir plus de fluidité. Il y aura nécessairement plus de routes au Québec, des routes élargies, de nouvelles, avec des voies réservées, nécessairement, avec des programmes Roulez vert pour inciter les gens à changer leur véhicule à combustion pour des véhicules électriques ou hybrides. C'est un défi qu'on a tous ici. Le transport est une partie du problème, il doit être une partie de la solution.

Et encore une fois, je le répète, à l'article 80... Ça fait 2 h 30 min qu'on parle de ça. C'est votre plein droit du côté de l'opposition de prendre tout le temps que vous souhaitez pour essayer de gagner un point. Je vous explique depuis 2 h 30 min puis je vais continuer à l'expliquer calmement. Ces données, nous les obtiendrons. Elles seront obligatoires, elles seront partagées avec les sociétés de transport pour que ces sociétés soient capables de modéliser une offre meilleure, meilleure, dans un court laps de temps, si besoin est. Si besoin est. Ces informations seront importantes pour nous, soit importantes pour les sociétés...

Est-ce qu'on amènera tous les taxis du Québec sur une application technologique un jour? Je le souhaite. Il faut qu'on soit capable d'avoir leurs informations à eux aussi, qu'on soit capables de les partager à eux aussi. C'est le défi qu'on se donne.

Et encore une fois, comme je l'ai mentionné, mon collègue de Bourget l'a mentionné, cette périodicité sera définie par règlement pour, encore une fois, donner plus de force à ces données numériques que les sociétés recevront pour, encore une fois, améliorer l'offre au service du client.

• (17 h 30) •

**M. Benjamin :** Mme la Présidente, le ministre a raison lorsqu'il dit que c'est le précédent gouvernement, c'était notre gouvernement qui avait mis en place cette politique. Donc, je le salue d'ailleurs d'avoir embrassé cette politique et pour

poursuivre sa mise en oeuvre. Mais, vous savez, cette politique, c'était en 2018. Ce ministre est celui qui est dans le fauteuil actuellement et qui sera responsable, en bonne partie, de la mise en oeuvre de cette Politique de mobilité durable. Et le précédent gouvernement aussi lui a laissé pas mal de moyens, en termes de ressources financières, pour mettre en oeuvre sa politique.

Mais la question qui est devant nous, Mme la Présidente, ce n'est même pas... M. le ministre a évoqué l'idée de vouloir gagner un point. Moi, écoutez, ce n'est pas un point que je veux gagner. Je ne veux pas gagner un point, je veux tout simplement sensibiliser le ministre sur un aspect important. Le futur, c'est maintenant, ce n'est pas dans 10 ans, ce n'est pas 20 ans. Le futur est là, et puisque le futur est maintenant, la technologie le permet.

Vous savez, les enjeux d'accès aux données, quand c'est bien balisé, quand c'est bien encadré, c'est possible, Mme la Présidente. Et il y a une des entreprises, une qui est venue... un des gros joueurs qui était venu dire en commission : Oui, ces données-là, nous les avons, nous sommes prêts à les mettre disponibles, à les rendre disponibles en temps réel. Je comprends qu'aujourd'hui encore le ministre nous dit que nous allons mettre ces données disponibles sur une période de... mais l'enjeu du temps réel est crucial. Et un des exemples que le collègue de La Pinière a donné tout à l'heure par rapport à, justement, une rupture, donc, d'un tuyau de canalisation à Montréal, selon moi, c'est un exemple parfait qui nous montre comment et combien... quand nous voulons agir sur un enjeu aussi important qu'est la mobilité durable, il nous faut être agile, il nous faut travailler sur des choses qui peuvent nous permettre d'arriver à des solutions immédiates.

Et une de ces choses-là, Mme la Présidente, c'est... et ce n'est pas impossible. Ce n'est pas impossible. C'est que moi, ce que j'essaie de voir, c'est que... On ne demande pas l'impossible dans ce projet de loi. On demande de reconnaître le fait que les données réelles, en temps réel, de géolocalisation, existent, sont disponibles, donc de le prévoir, de le prévoir dans le projet de loi, là où le territoire le permet, c'est tout, là où le territoire le permet.

Et maintenant ceci n'enlève rien à toute la démarche du ministre qui viserait à travailler, justement, sur l'accès aux technologies pour les territoires qui ne sont pas bien desservis actuellement, mais, en attendant, il y a des territoires qui nous disent que ces données-là, si on y avait accès en temps réel, ce serait très utile pour une meilleure planification. C'est le coeur de mon argumentaire, Mme la Présidente. Il y a des territoires qui nous disent que oui, on aimerait avoir accès à ces données-là, ça nous permettrait de faire une meilleure planification. Or, aujourd'hui, il n'y a pas d'entrave à ce que ces données-là puissent être accessibles ou disponibles.

Moi, j'essaie de voir, est-ce qu'il y a une entrave. S'il y a une entrave, j'aimerais bien que M. le ministre m'aide à identifier l'entrave qui empêche l'accès à ces données-là actuellement en temps réel.

**M. Bonnardel :** Mme la Présidente, je vais prendre quelques secondes encore pour réexpliquer ce que j'explique, depuis 2 h 35 min, sur le même sujet. Les informations d'origine, destination seront disponibles, seront obligatoires, seront transmises au ministère des Transports, aux sociétés de transport pour être capable de faire une modélisation, encore une fois, et d'améliorer l'offre de transport en commun selon la demande des gens qui ont besoin d'un service de transport à Montréal ou ailleurs au Québec.

**M. Benjamin :** Bien, voilà, je pense... je vais faire un appel, à ce moment-ci, puisque M. le ministre vient de nous dire, c'est souvent la demande des gens. Moi, je pense que c'est un enjeu trop important pour la suite des choses, justement, pour l'atteinte des objectifs de la Politique de mobilité durable, que nous ne puissions pas, que le ministre des Transports ne puisse pas, justement, assurer ou assumer un leadership dans ce dossier-là et dire : Écoutez, ces données-là, c'est nécessaire de les avoir en temps réel et ne pas attendre que les personnes, que les gens fassent la demande. Ce sont des données qui peuvent être disponibles, qui existent, donc... Et je ne vois pas, je ne comprends pas pourquoi... le ministre, qui m'avait semblé au départ, quand il a déposé son projet de loi, être vraiment, vraiment sur un ton décisif, décisionnel.

Donc, j'avais compris que c'est quelqu'un qui voulait aller en avant de la parade et dire : Voici comment on va s'en aller vers les enjeux de mobilité durable. Il nous a beaucoup parlé de modernisation, et justement nous sommes au coeur de tous ces arguments de modernisation. Et aujourd'hui, en 2019, M. le ministre, il est inconcevable de parler de politique de mobilité durable sans parler d'accès aux données, en temps réel, de géolocalisation des déplacements.

Donc, moi, je veux voir, je veux retrouver dans ce projet de loi là toute la cohérence du discours premier, du discours originel de M. le ministre avec cet enjeu de l'accès aux données en temps réel et de géolocalisation.

**M. Bonnardel :** Je n'ai plus de commentaire là-dessus, Mme la Présidente.

**M. Benjamin :** Bien, je ne peux que déplorer que, malheureusement, je n'ai pas eu de réponse satisfaisante ou que le ministre ne commente pas, parce que c'est important. Quand on fait des discours, quand on utilise des mots, les mots ont une valeur, les mots ont un sens. Lorsqu'on parle de modernisation, ça a un sens. Lorsqu'on dit qu'on veut être un champion de la mobilité durable, ça a un sens aussi. Donc, je ne peux que déplorer, donc, les non-réponses du ministre sur cet enjeu-là. Merci, Mme la Présidente.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous avez demandé la parole.

**M. Arseneau :** Oui, absolument, parce que, dans les 23 secondes qui étaient... qui m'étaient imparties tout à l'heure, je n'avais que souligné l'espèce de noeud du problème qui est discuté depuis déjà plus de deux heures et qu'il est nécessaire de discuter et d'approfondir pour une raison très, très simple.

C'est que le fait d'imposer une périodicité est contradictoire avec l'idée d'obtenir des données en temps réel. Qui dit périodicité, dit imposition d'intervalles dans le transfert d'information du point a au point b. Et c'est ce qui est le plus

difficile à comprendre, je pense, de la part de l'ensemble des intervenants de ce côté-ci de la table, c'est de voir que cette possibilité existe dans certains secteurs, particulièrement dans la ville de Montréal. Le bureau du transport nous l'a confirmé, il y a déjà un registre où 4 400 taxis transfèrent de l'information en temps réel, ce qui est utile, voire essentiel au développement d'une offre qui soit la plus précise et la plus adéquate à tous points de vue pour la clientèle, évidemment, du transport rémunéré de personnes, mais également pour la mobilité durable dans la ville, donc qui rend les transports plus fluides. Et qui dit transports plus fluides, dit efficacité, dit également gains sur le plan financier, sur les horaires et ainsi de suite.

• (17 h 40) •

Donc, il y a ici une contradiction fondamentale que l'on doit mettre au jour, que l'on doit approfondir et que l'on doit discuter. Et je pense que la contradiction, elle réside dans le discours du ministre lors du dépôt de son projet de loi. Jusqu'à aujourd'hui, jusqu'à ce matin, nous croyions que le ministre avait pour objectif de faire le plein usage de toutes les possibilités offertes par les moyens technologiques qui sont aujourd'hui les nôtres et ceux qui viendront. Et là subtilement, à chaque fois qu'on prend la parole du côté du parti gouvernemental, on semble nous dire qu'on passe beaucoup trop de temps sur un élément et que ce serait un peu notre faute si le dossier ou si les travaux n'évoluent pas, alors qu'aujourd'hui on a la preuve au carré que c'est plutôt le ministre qui bloque l'évolution du dossier, aujourd'hui.

Nous avons des propositions... celle qui est faite, d'amendement par le député de La Pinière, qui est constructive. C'est une proposition qui permettrait d'aller plus loin, qui nous permet de nous projeter dans l'avenir sur l'horizon de 40 ans que le ministre veut déblayer par son projet de loi n° 17, et, du même souffle, le ministre vient imposer un blocage. Il vient inclure, dans le transfert des données, des intervalles, des intervalles qui seront, on ne sait pas trop, décrétés par règlement, de quelques jours, de quelques semaines, on ne sait trop, donc des opérations inutiles à l'accès à l'information et aux données, alors que, et ça, c'est fondamental, alors que des gestionnaires du transport nous démontrent que cette information-là, elle est nécessaire, qu'elle est utile.

Et j'aimerais poser la question, parce qu'il me semble qu'il y a quand même un problème de cohérence là-dedans. Si on veut favoriser la modernisation de l'industrie du taxi, on veut réduire l'auto solo, on a certains arguments, là, qui ont été avancés depuis des semaines, et là on a une façon, un moyen technologique d'atteindre, de façon beaucoup plus précise ou avec une efficacité encore plus grande, ces objectifs-là, et on y renonce. On ne veut pas aller jusque là, et cette espèce d'incompréhension qui est exprimée ici ne peut pas rester sans réponse. On ne peut pas se contenter d'une réponse qui oppose à l'idée du transfert en direct, et donc en temps réel, des données, le concept de périodicité qui est son contraire. Ça ne peut pas être satisfaisant pour nous. Et nous, ici, dans cette salle, défendons le point de vue des sociétés qui l'ont réclamé et pour qui ce serait utile.

Je voudrais, encore une fois, comprendre pourquoi le ministre, même si on a les moyens technologiques, même si les entreprises sont prêtes à le faire, pourquoi le ministre veut priver les sociétés qui en auraient besoin, de cette capacité d'intervenir en temps réel par rapport à une situation qu'il pourrait justement voir évoluer en temps réel. Pourquoi priver ceux qui en ont fait la demande, de ce moyen de mieux gérer la mobilité dans les secteurs urbanisés? On pourrait commencer par Montréal, où c'est déjà une possibilité qui est offerte, là, à tous ceux qui sont au registre des taxis, donc au Bureau du taxi de Montréal, de voir la situation évoluer en temps réel.

Donc, pourquoi se priver d'une possibilité technologique alors qu'on défend le discours, depuis le début, de la modernisation et de la place plus grande qu'on doit offrir aux moyens technologiques présents et à venir? C'est ma question. La demande a été formulée, la demande a été faite. Nous portons cette demande au ministre, encore une fois. Pourquoi refuser? Pourquoi priver ceux qui le demandent de cet accès aux données en temps réel?

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

**M. Arseneau :** Alors, ce refus de répondre est quand même lourd. Il est contradictoire, je l'ai déjà mentionné, et il est incompréhensible. Et je ne vois pas comment on peut trouver une explication quand on écoute les réponses préalables du ministre qui semble dire qu'il en a fait suffisamment pour nous convaincre, alors que le seul argument, c'était celui du fait que l'information qui pourrait être transmise, selon une certaine périodicité qu'il reste à déterminer, cette information-là servirait, selon le point de vue du ministre, à modéliser l'offre de transport.

Alors, la fonction de cette information-là que le ministre souhaite aller chercher, et retenir pendant un temps, et ensuite retransmettre, cette information-là, dans le discours du ministre, ne sert qu'à une seule chose : modéliser l'offre de transport. Et je crois que c'est là peut-être qu'il y a une incompréhension, de la part du ministre, de ce à quoi peut servir l'information et l'accès aux données en temps réel. Et ça, ce n'est pas moi qui le dis.

Dans l'un des mémoires qui nous a été soumis, le Bureau du taxi de Montréal mentionne qu'il existe déjà un registre qui comporte 4 400 voitures de taxi. Ces voitures sont connectées à ce registre et elles transmettent de l'information à toutes les cinq secondes, ce qui équivaut, à toutes fins pratiques, au temps réel, un temps de transfert de données. Et ce qui est intéressant, c'est de voir que l'argument de la modélisation n'a pas été invoqué par le Bureau du taxi. On y va plutôt de certains arguments qui portent spécifiquement sur des enjeux que le ministre dit vouloir régler avec son projet de loi n° 17 dans son ensemble.

Je vous en nomme quelques-uns. On dit qu'on veut, avec l'accès en temps réel... on pourrait l'offrir à d'autres, dit-on également dans le mémoire. On souhaite augmenter, avec l'utilisation de données en temps réel, augmenter l'efficacité des services de transport par taxi. Alors, je ne comprends pas que le ministre, avec un projet de loi qui transforme de façon aussi importante l'industrie du taxi, ne peut pas souscrire à un argument qui milite en faveur de l'augmentation de l'efficacité du transport en taxi. Alors, je ne vois pas, encore une fois, pourquoi il résiste, en adoptant cet amendement, à cette capacité que certains voient dans l'amélioration de l'efficacité du service de transport par taxi.

L'autre élément qui est tout aussi intéressant, c'est qu'un outil technologique de cette nature contribuerait à la réduction des voyages à vide. Et ça, c'est un argument que le ministre a utilisé à maintes et maintes reprises, réduire l'auto

solo. On aurait cru entendre l'apôtre de l'écologie et de l'environnement par excellence en proposant, à travers sa réforme et le projet de loi n° 17, un certain nombre de mesures qui allaient réduire l'auto solo. Nous avons ici un bureau de taxi, qui s'y connaît dans l'affaire, dans l'entreprise, et qui nous dit : Justement, le fait de pouvoir avoir des données en temps réel permettrait de réduire le transport à vide, l'auto solo, deuxième objectif que souhaite atteindre le ministre grâce à son projet de loi n° 17. Et il s'y refuse sans donner d'explication plausible, claire et en nous ramenant l'idée de cette périodicité, de cette pause qu'il faut avoir entre la collecte de données et son transfert. C'est, encore une fois, à mon point de vue, assez incompréhensible, et il est nécessaire d'en discuter et de l'approfondir jusqu'à ce que, espère-t-on, d'ici 18 heures, on puisse comprendre d'où vient cette résistance.

• (17 h 50) •

Autre élément, et là c'est l'élément supplémentaire, pourquoi réduire l'auto solo? Pourquoi réduire le transport des voitures à vide? C'est bien évidemment pour limiter la production de gaz à effet de serre. C'est également un enjeu, la qualité de l'air, dans une ville comme Montréal, c'est aussi un des arguments du Bureau du taxi. Cette plateforme, ce registre sert à mieux planifier le transport, non pas seulement à le modéliser dans une approche de changement sur une période de quelques semaines ou de quelques mois, mais qu'on puisse le faire à peu près en continu, on puisse donc intervenir de façon efficace, qu'on puisse être, comme je le disais plus tôt, beaucoup plus réactifs à des situations qui peuvent évoluer au jour le jour. Peut-être, comme le disait mon collègue de La Pinière, parce qu'il y a des événements extraordinaires qui le nécessitent, mais il peut aussi s'avérer... et j'ose espérer que, dans l'avenir, sur une période de 40 ans, qu'on puisse avoir, justement, des équipes qui puissent intervenir en déployant des services de transport de façon la plus efficace possible, en maximisant l'offre là où la demande le justifie et en diminuant de facto les pertes d'énergie, de temps et en favorisant la fluidité du transport, donc en améliorant aussi la qualité de vie de tous ceux qui doivent emprunter le transport collectif ou le transport rémunéré de personnes pour aller au travail et pour toutes les fonctions qu'on peut imaginer.

Donc, il y a un outil qui est à notre disposition. Il y a là-dedans une incompréhension de ma part sur les fondements d'une posture de la part du ministre qui, pour nous convaincre de renoncer à la demande légitime des gens de terrain d'avoir l'accès aux données en temps réel, tente de nous convaincre que d'imposer des intervalles de transfert de données, ce serait une bonne solution, alors qu'on démontre justement qu'avec la capacité d'intervenir en temps réel... d'avoir l'information en temps réel, on pourrait intervenir beaucoup plus rapidement, sinon carrément en temps réel. C'est ce qu'on va souhaiter. Alors, encore une fois, je ne vois pas pourquoi le ministre résiste à un élément aussi clairement enligné dans la perspective qu'il défend depuis le début dans son projet de loi n° 17, celui de la modernisation.

Le fait de ne pas pouvoir l'appliquer, cette mesure, à travers l'ensemble du territoire québécois, ne devrait pas être un frein à aller de l'avant. On a déjà des situations tout à fait particulières qui sont reconnues par le projet de loi et qui ne posent pas de problème. On n'a aucune difficulté à, par exemple, s'assurer que certains feront du transport rémunéré de personnes avec un lanternon et d'autres avec un identifiant qui sera différent en travaillant pour une entreprise qui pourrait être d'ailleurs et qui engage ses conducteurs qui fournissent leurs voitures et ainsi de suite, comme on le sait.

Alors, il y a déjà des différentes catégories d'entreprises et d'organisations qui sont reconnues à titre de répondants, avec le déploiement d'un service qui va être selon un éventail de possibilités qui sera sans doute très, très grand au fur et à mesure que la technologie sera disponible pour pouvoir rendre un service encore plus adéquat, en phase avec les besoins de la population. On a aussi, dans le projet de loi, une reconnaissance qu'on pourra soit utiliser le taximètre, dans le cas des taxis, ou encore aller de l'avant avec l'implantation d'un système de tarification dynamique. Ce sont deux façons de gérer, là, la collecte des tarifs de transport qui sont très bien précisées dans le projet de loi et qui permettent à chacun d'y aller selon le mode qu'il préfère.

Alors, je ne vois pas, à ce moment-ci, qu'est-ce qui empêcherait le ministre d'accepter que, la situation de Montréal étant différente, probablement celle de Québec également, et des centres urbains, d'ailleurs, de pouvoir implanter un service là où la technologie, là où Internet le permet, là où les entreprises sont équipées pour se faire, d'aller chercher le maximum de la technologie. Est-ce que le fait, par exemple, d'avoir une tablette, un téléphone intelligent qui nous permette de faire appel à un service de transport rémunéré de personnes... c'était l'un des arguments qu'invoquait le ministre en disant que l'industrie du taxi, trop longtemps, avait retardé sa modernisation, les investissements, ce qui était, à bien des égards, je dirais, caricatural, dans la mesure où on n'avait pas nécessairement la possibilité de le faire, de par la réglementation même du ministère. Mais cela étant dit, on semblait voir, à travers l'application des nouvelles façons de contacter les chauffeurs de taxi et les répondants, donc, une espèce de solution miracle qui passait par la technologie. Et cette technologie-là, si elle sert si bien le client, nous verrons les impacts que ça aura dans les années à venir. Il y a certainement un côté pratique à l'utilisation de la tablette et des plateformes numériques pour réserver.

Mais ce qui est absolument incompréhensible, c'est de voir que cette capacité-là du transfert de données numériques est tout aussi utile, pourrait être tout aussi productive pour améliorer l'efficacité globale de la mobilité dans un secteur, dans une ville comme Montréal, et le fait que le ministre, ici, pour une raison qui nous échappe et qu'il ne veut pas ou ne peut pas expliquer, il s'y oppose. Il s'oppose à ce que l'on aille au bout de l'exercice, au bout de la logique du projet de loi n° 17. Il s'oppose donc à ce qu'on tire le maximum des nouvelles technologies qui, par ailleurs, à ses yeux, sont véritablement la voie d'avenir pour l'industrie du taxi et du transport de personnes.

Alors, cette contradiction-là, je pense que, si le ministre, aujourd'hui depuis quelques minutes que je discute, ne souhaite pas se prononcer davantage, bien, le mystère demeurera entier. Et, si le mystère demeure entier, je pense qu'il valait au moins la peine d'aller jusqu'au bout du temps qui nous était imparti pour donner toute la chance au ministre d'expliquer non seulement aux membres de la commission, mais aux gens de l'industrie et à la population québécoise les raisons profondes de cette résistance soudaine à toutes les possibilités qu'offre la technologie de rendre le transport rémunéré de personnes et la mobilité plus efficaces et plus écologiques au Québec.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** M. le député, je dois vous interrompre ici. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement du député de La Pinière? M. le député de Viau.

**M. Benjamin :** Merci. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Écoutez, Mme la Présidente, nous avons été nombreux, donc je parle de l'ensemble des élus de l'opposition, à aborder l'aspect crucial de cet enjeu-là. Et lors de mes échanges, tout à l'heure, avec M. le ministre, donc, sur l'enjeu de la périodicité, donc, il a parlé de... ça peut être un court laps de temps. Donc, cet enjeu-là est trop important, Mme la Présidente, pour qu'on ne puisse pas arriver à s'entendre. À ce stade-ci, je veux amener un sous-amendement. Donc, je vous demande de le distribuer, s'il vous plaît.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Alors, il reste 1 min 30 s avant la fin de la session. Est-ce qu'on a le temps de distribuer rapidement le sous-amendement et qu'on puisse le lire? Vous pouvez en faire la lecture, puis demain, on... Faites un court commentaire, et demain, on pourra poursuivre le...

**M. Benjamin :** Alors, il s'agit de... Tout simplement, Mme la Présidente, c'est de modifier l'amendement proposé à l'article 80 par :

1° le retrait des mots «en temps réel»;

2° l'ajout, après les mots «qui le requiert», «au maximum 20 minutes après la collecte de celles-ci».

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Alors, voulez-vous commenter? Vous avez 50 secondes.

**M. Barrette :** Je pense que le collègue de Viau l'a très clairement dit, le ministre s'est clairement exprimé que ça pourrait être un court laps de temps. On le prend au mot. On le prend au mot. Ce n'est plus du temps réel, alors c'est un décalage maximal de 20 minutes. Et je peux vous dire, Mme la Présidente, que, lorsque nous reprendrons nos travaux, parce que je sens qu'on va terminer dans les prochaines secondes, j'aurai un argumentaire pour étayer...

Et, Mme la Présidente, je vais terminer sur un commentaire. Si le ministre choisissait de nous expliquer la raison rationnelle pour laquelle il refuse notre amendement, ça fait très longtemps qu'on aurait terminé nos travaux, et on ne l'a pas entendu.

**La Présidente (Mme St-Pierre) :** Je dois vous interrompre ici.

Alors, compte tenu de l'heure, la commission ajourne ses travaux à demain, le vendredi 4 octobre 2019, à 9 h 30. Bonne soirée à vous tous.

*(Fin de la séance à 18 heures)*