



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 9 octobre 2019 — Vol. 45 N° 38

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

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

2019

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission des transports et de l'environnement

Le mercredi 9 octobre 2019 — Vol. 45 N° 38

Table des matières

Étude détaillée (suite)

1

Intervenants

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

M. François Bonnardel
M. Gaétan Barrette
Mme Ruba Ghazal
M. Frantz Benjamin
M. Joël Arseneau
M. Mathieu Lemay
M. Richard Campeau

* M. Jérôme Unterberg, ministère des Transports

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Le mercredi 9 octobre 2019 — Vol. 45 N° 38

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

(Onze heures vingt-cinq minutes)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. 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. Caron (Portneuf) sera remplacé par Mme Lecours (Les Plaines) et Mme Montpetit (Maurice-Richard), par M. Kelley (Jacques-Cartier).

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Hier, nous en étions à l'étude d'un amendement à l'article 257. Est-ce qu'il y a d'autres interventions sur cet amendement?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, si vous permettez, suite aux discussions et aux commentaires des oppositions hier, vous m'avez entendu ce matin, alors je souhaite retirer l'amendement pour modifier cet amendement 257 qui avait été déposé hier soir. Alors, si vous permettez, je vais en déposer un nouveau...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Avant que vous en déposiez un nouveau, j'ai besoin d'un consentement pour retirer l'amendement. Est-ce qu'il y a consentement?

M. Barrette : ...Mme la Présidente. Je remercie le collègue d'avoir réagi positivement à nos commentaires ainsi qu'à ses commentaires qu'il a faits dans la journée aujourd'hui, et évidemment il y a consentement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, l'amendement est retiré. Vous avez un autre amendement à 257, M. le ministre, ou c'est... Donc, l'amendement est en impression, alors nous allons attendre quelques minutes pour pouvoir... pour qu'il puisse être distribué.

Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 11 h 27)

(Reprise à 11 h 28)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, nous reprenons nos travaux. M. le ministre, vous avez un nouvel amendement à 257. S'il vous plaît, veuillez le lire.

M. Bonnardel : Alors, le nouvel amendement 257, donc, se lit comme suit :

«257. Une redevance de 0,90 \$ par course doit être payée par le client au ministre du Transports, en sus du prix de la course. Cette redevance est affectée au financement d'un programme d'aide financière établi par le ministre des Transports et qui vise à indemniser, dans la mesure prévue par ce programme, les personnes ou les groupements qui, le 19 mars 2019, étaient titulaires d'un permis de propriétaire de taxi délivré avant le 15 novembre 2000.

«De plus, le ministre établit sans délai un programme d'aide financière destiné à offrir une aide financière additionnelle aux personnes ayant des besoins de soutien personnel particuliers.»

Je pense que vous avez une version corrigée où il y a une petite coquille.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il y a le t qui est toujours là.

M. Bonnardel : C'est ça. C'est ça.

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

M. Barrette : C'est conforme aux propos qu'a tenus le ministre ce matin.

Mme Ghazal : Oui. Moi, j'aurais un commentaire.

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

Mme Ghazal : Oui. C'est juste pour ne pas qu'on revive ce qui s'est passé hier. Vous étiez rendue quasiment à la fin, en train de demander si on a des commentaires, jusqu'à ce qu'on dise : On fait une pause, on arrête. Donc, est-ce que c'est possible, étant donné que ça vient d'être déposé... Je sais que ça ressemble à l'autre, là, mais je veux quand même prendre le temps de bien le lire. Est-ce que c'est possible que... vu qu'on vient de l'avoir, cet amendement-là modifié par rapport à celui d'hier, juste de suspendre quelques instants pour qu'on prenne le temps de bien le lire puis de s'assurer que tout est correct?

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

(Suspension de la séance à 11 h 30)

(Reprise à 11 h 31)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, nous reprenons nos travaux. Mme la députée de Mercier, vous avez un commentaire sur l'amendement de M. le ministre.

Mme Ghazal : Oui, merci, Mme la Présidente. On l'a lu, c'est la même chose, et ça nous satisfait du fait que le dernier paragraphe a été retiré. Puis, pour la suite des choses, pour s'assurer que la même chose qui s'est produite hier, où est-ce qu'on était rendus presque à la fin avant qu'on dise... juste qu'on ait le temps de réfléchir. Parce que peut-être que, pour les autres, ils sont plus rapides, mais moi, le temps que le ministre le lise, que ce soient les articles ou les amendements qui viennent d'être déposés ou même les articles, puis s'il y a plusieurs alinéas... Juste peut-être donner le temps de... peut-être pas, tu sais... augmenter le nombre de secondes du temps que le... quand, par exemple, vous, la présidente, vous les lisez, pour qu'on puisse les lire, chaque commentaire : Est-ce que vous avez un commentaire? Est-ce que vous avez un commentaire à l'alinéa deux? Est-ce que vous avez un commentaire à l'alinéa trois? Juste pour qu'on prenne le temps de le voir. Juste ralentir le rythme légèrement, pas plus qu'une seconde de plus, s'il vous plaît.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je prends bonne note de votre commentaire.

Mme Ghazal : Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que vous avez d'autres commentaires sur l'amendement à 257? Il n'y a pas d'autre commentaire, donc je vais mettre aux voix l'amendement de M. le ministre à l'article 257. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, nous devons revenir à 257, et, Mme la secrétaire, est-ce que vous pouvez m'aider un peu? Donc, je reviens à 257 en demandant s'il y a des commentaires à 257 tel qu'amendé. Est-ce qu'il y a des commentaires à l'article 257 tel qu'amendé? Il n'y a pas de commentaire. Donc, je vais mettre aux voix l'article 257 tel qu'amendé.

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. M. le ministre, s'il vous plaît, veuillez lire l'article 258.

M. Bonnardel : Oui. 258. Le gouvernement détermine par règlement les modalités de la perception de la redevance. La redevance ainsi perçue est portée au crédit du Fonds des réseaux de transport terrestre institué par le paragraphe 1° de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports.

Commentaire : L'article 258 habilite le gouvernement à compléter les dispositions de l'article 257 en prévoyant les modalités de la perception de la redevance. De plus, l'article 258 précise que cette redevance ainsi perçue sera portée au Fonds des réseaux de transport terrestre, ce qui permettra de conserver ces sommes sur plus d'une année financière si elles ne sont pas dépensées au fur et à mesure de leur perception.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'article 258? Il n'y a pas de commentaires? Donc, est-ce que l'article 258 est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, l'article 259, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Juste être bien sûr que les oppositions ont bien eu les amendements 259, 260 et 261.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que vous avez eu les amendements qui vont être proposés?

M. Barrette : ...dans mes feuilles puis je ne les ai pas.

Une voix : ...

M. Barrette : Ah! ils sont ici. D'accord, parfait.

La Présidente (Mme St-Pierre) : 259, vous l'avez eu?

Mme Ghazal : Très bien. Oui, on l'a devant nous.

M. Bonnardel : O.K. Alors, article 259 : Les dispositions des articles 257 et 258 cessent d'avoir effet le (indiquer ici la date qui suit de trois ans celle de l'entrée en vigueur de l'article 1).

Commentaire : L'article 259 consacre un caractère temporaire à la redevance. Celle-ci ne pourra être perçue après la troisième année suivant l'entrée en vigueur du nouveau régime, soit quatre ans après la sanction du projet de loi.

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

M. Bonnardel : Oui, 259...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...qui le remplace complètement, je pense, oui.

M. Bonnardel : Oui. L'article 259 est remplacé par le suivant :

«La perception de cette redevance cesse à la date de la publication d'un avis du ministre des Transports dans la *Gazette officielle du Québec* qui déclare qu'elle a généré un produit correspondant au coût des programmes visés à l'article 257, incluant le coût moyen des emprunts du gouvernement durant sa perception, auquel est soustrait un montant de 250 millions de dollars, lequel correspond à la somme réservée à l'occasion du discours sur le budget du 21 mars 2019, pour accompagner l'industrie du taxi dans sa transition.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement proposé par M. le ministre à l'article 259?

Mme Ghazal : Oui, j'avais juste une question.

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

Mme Ghazal : Merci. Donc, «qui déclare qu'elle a généré un produit correspondant au coût des programmes», juste rappeler c'est quoi, de quel programme on parle.

M. Bonnardel : Bien, c'est celui où on va chercher par la redevance 260 millions de dollars plus 10 pour le fonds particulier.

Mme Ghazal : O.K. Donc, le programme, le 260 millions pour ceux qui ont un permis en date du 19 mars, c'est ça, de cette année. Puis l'autre, c'est le fameux 40 millions, mais qui est le 10 millions de plus, c'est le programme pour ceux qui ont... les cas spéciaux? C'est ça que vous dites?

M. Bonnardel : C'est ça.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de Viau, vous aviez demandé la parole.

M. Benjamin : Oui. Merci beaucoup, Mme la Présidente. Alors, dans le nouvel amendement qui est devant nous, donc, il n'y a plus ce délai, donc, qui était dans le précédent article, donc, qui était un délai de trois ans, donc, qu'on reçoit quatre ans après la sanction du projet de loi. Est-ce que le ministre peut nous éclairer là-dessus, pourquoi ce délai-là tombe?

M. Bonnardel : Parce que la perception pourrait être perçue dans un laps de temps plus long ou plus court, tout dépend des... pas des recettes mais du nombre de courses que l'industrie pourra percevoir pendant ces années. Alors, c'est en lien avec le nombre de courses. Si tout va bien, ça pourrait prendre trois ans. S'il y a moins de courses, ça pourrait prendre cinq ans, quatre ans. Ça va dépendre.

M. Benjamin : Parfait. Merci.

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

Mme Ghazal : J'aurais une question aussi là-dessus. C'est ça, avant, c'était calculé trois ans. Là, vous dites : Ça dépend, on ne le sait pas, l'important, c'est d'arriver au montant. Parce que l'objectif de cette perception-là, c'est que le gouvernement se rembourse, donc ça peut être très longtemps.

Mais est-ce que vous aviez dit, par exemple, que les gens du taxi, eux autres vont recevoir l'argent avant ça? Est-ce que vous indiquez c'est quand?

M. Bonnardel : Bien, je l'ai indiqué à l'industrie suite à nos discussions. Je l'ai mentionné publiquement, dès l'adoption de la loi, c'est pour ça qu'on souhaite adopter la loi. L'industrie pourra recevoir en un versement, donc, la compensation et le montant.

Mme Ghazal : O.K. Puis, c'est ça, vous dites : Si ça va mal, si ça va bien... Est-ce qu'il y a eu des scénarios pour dire ça serait quoi, le plus longtemps pour que cette perception-là va être faite?

Pourquoi je pose la question? Parce que cette perception-là sera faite, de 0,90 \$, pas uniquement avec les nouveaux joueurs, mais l'industrie du taxi, qui va être remboursée, va se rembourser elle-même avec les 0,90 \$ qui vont être perçus, là, par les usagers. Donc, vu qu'eux-mêmes, aussi, vont se rembourser, c'est pour savoir combien de temps... Vu qu'avec l'adoption du projet de loi on est pas mal certains qu'il va y avoir une baisse de revenus de l'industrie du taxi traditionnel, vu qu'il va y avoir beaucoup plus de joueurs, donc la tarte des revenus va être baissée, donc, combien de temps que cette perception-là du 0,90 \$... le pire scénario. Si vous aviez comme le meilleur scénario où ça va bien, moyen, où c'est le plus long... vu que vous nous parliez déjà du nombre de courses, je pense que vous disiez qu'il y avait 50 millions de courses, 10 millions de nouveaux joueurs, 40 millions...

M. Bonnardel : 50 millions de courses et 45 millions de dollars par année. Alors, calculez, si tout va bien, quatre ans et demi, cinq ans, si ça va encore mieux, en termes de nombre de courses, bien, moins long.

Mme Ghazal : Donc, ça serait basé sur les 50 millions de courses qu'il y a actuellement, c'est comme ça que vous avez évalué.

M. Bonnardel : C'est ça.

Mme Ghazal : Et ça serait quatre... un peu plus que quatre ans. O.K.

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

M. Arseneau : ...juste une question sur le programme en tant que tel. Vous avez fait des engagements publics et envers les associations, représentants du monde du taxi. Est-ce que ça, ça va être inscrit quelque part à un moment donné? Et à quel endroit? Non?

M. Bonnardel : La table de concertation, on l'a passée. Mais, pour le versement, je l'ai dit publiquement, et il y aura, lors de mises à jour économique, un engagement.

M. Arseneau : D'accord. Donc, quand il est question du programme en question, le programme qu'on constitue, le montant total que vous souhaitez aller chercher, lui, il est inscrit à quel endroit? C'est une décision que vous avez prise, mais...

M. Bonnardel : Le montant total?

M. Arseneau : Oui, que vous voulez aller chercher pour compenser... le 270 millions, c'est ça?

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Arseneau : Est-ce qu'il est inscrit quelque part à l'heure actuelle ou il sera plus tard inscrit dans...

M. Bonnardel : Non, c'est...

M. Arseneau : ...par règlement, par exemple?

M. Bonnardel : On déclare «qu'elle a généré un produit correspondant au coût des programmes visés». Programmes visés, ce sont les sommes que l'on a mises de façon additionnelle, le 260 millions plus le 10 millions, ce que j'ai expliqué à la députée de Mercier.

M. Arseneau : ...ce fameux programme là, le programme visé en question, c'est un document?

M. Bonnardel : Non.

M. Arseneau : Non?

M. Bonnardel : Non.

M. Arseneau : Ce sera un document, éventuellement?

M. Bonnardel : Bien, les sommes seront versées selon ce que nous avons défini, la valeur initialement payée, et il y aura 40 millions pour les cas spécifiques, qui seront étudiés au cas par cas avec l'industrie du taxi et le MTQ.

• (11 h 40) •

M. Arseneau : O.K. Mais je suis quand même surpris d'entendre qu'il n'y aura pas de document pour attester qu'on est rendu à un remboursement de 250, ou 260, ou 270 millions.

M. Bonnardel : Bien, c'est écrit dans la loi.

M. Arseneau : Oui, bien, c'est ce que je vous demande depuis tout à l'heure.

M. Bonnardel : Non, mais c'est juste le montant qui n'est pas indiqué, là, mais il faut aller générer le produit correspondant au coût des programmes. Coût du programme. Donc, il faut aller chercher la somme de 270 millions. Dès qu'on va chercher la somme de 270 millions, le 0,90 \$ tombe.

M. Arseneau : En fait, je vais essayer de préciser ma question. Le fameux coût du programme, vous savez que l'industrie du taxi aurait souhaité que ça soit beaucoup plus élevé. Vous avez subjectivement décidé que c'était 270 millions. On aurait pu dire qu'on va... Plutôt qu'aller sur trois ans, on aurait pu aller sur cinq ans, sur 10 ans, on aurait pu faire 500 millions plutôt que 270. On se comprend là-dessus, je comprends que vous avez la prérogative de fixer un montant maximal. Ce que je n'arrive pas à comprendre, c'est où est-ce que c'est qu'on peut suivre la trace de cette décision-là qui ne semble pas être inscrite nulle part à l'heure actuelle. Je sais que ça fait partie du discours public que vous tenez depuis un certain temps, mais, à un moment donné, il va falloir le...

M. Bonnardel : J'essaie de comprendre où vous voulez aller, là, parce que, de toute façon, on aura, une fois par année, le montant perçu selon le nombre de courses. Alors, tant mieux si cela va plus vite. Si on reste au même niveau du nombre de courses, bien, cela va prendre quatre ans, quatre ans et demi, peut-être cinq. Alors, je ne comprends pas où vous souhaitez aller avec... Parce que le but, c'est de verser une somme immédiatement à l'industrie. Par la suite, on va aller chercher, avec l'assentiment du ministre des Finances, cette redevance et payer le ministre des Finances jusqu'à concurrence du montant qui a été payé.

M. Arseneau : Là où je veux en venir, tout simplement, c'est que cette somme-là, il faut s'assurer qu'elle ne soit pas variable et que l'engagement que vous avez pris publiquement soit gardé, soit respecté. Je ne mets pas votre parole en doute. Je veux juste dire que, pour un gouvernement, normalement je m'attendrais à ce qu'il y ait un document qui puisse être déposé puis qu'on peut dire : Maintenant, c'est l'offre finale, c'est inscrit quelque part, et on peut attester que c'est maintenant inscrit quelque part et l'engagement est formel. C'est juste ça. Votre engagement verbal, il est valide. Comment est-ce que c'est qu'on transcrit ça de façon, disons, pérenne?

M. Bonnardel : Bien, les programmes... C'est indiqué dans l'article 259, là, on va générer un produit correspondant au coût des programmes visés à l'article 257. Écoutez, la somme dédiée au propriétaire, c'est une somme dédiée qui a été calculée selon la valeur initialement payée, donc la valeur comptable. Alors, publiquement, on l'a dit maintes... je l'ai dit maintes, et maintes, et maintes fois, on ne va quand même pas essayer de jouer, là, à coup de 10, 20 millions puis de cacher... Il faut verser la somme, la somme. Et, avec les cas particuliers, de la bonifier, du fonds de modernisation, pour l'amener à 40, bien là, ça, je vous l'ai expliqué, ça va être au cas par cas pour bonifier, encore une fois, un montant qui pourrait être perçu de façon inférieure à d'autres.

M. Arseneau : Je m'essaie une dernière fois. Vous parlez d'aller générer des fonds, des sommes, une collecte de fonds qui va équivaloir au coût du programme, me dites-vous. Mais, les coûts du programme, vous l'avez fixé... Vous l'avez affirmé à plusieurs reprises publiquement, les coûts du programme, le coût ultime du programme. Y a-t-il une attestation par écrit, quelque part, qui affirme que ce coût du programme là sera invariable, elle va être atteinte, cette somme-là? Est-ce qu'il existe un décret gouvernemental? Est-ce qu'il existe...

M. Bonnardel : C'est le prix d'achat. La somme versée du prix d'achat, on va arriver à 770 plus le 30. C'est la somme versée. Alors, je devrai verser la somme totale du prix initialement payé par tous les propriétaires. Alors, on va arriver à 760 millions plus 40 autres millions pour les cas plus particuliers. Alors, je ne peux pas verser 810, je ne peux pas verser 720, c'est 760, c'est le calcul qu'on a fait pour verser la totalité des sommes initialement payées au propriétaire.

M. Arseneau : Mais ce calcul-là, est-ce qu'il est disponible pour l'industrie ou pour les législateurs, ces documents-là?

M. Bonnardel : Il va être disponible quand on va commencer à payer, mais là on ne rendra pas ça public, là. Quand on va évaluer les 6 200 ou 6 300 propriétaires, là, qui possèdent 7 500 permis, bien, la liste, on va l'avoir, il est certain. On a à définir avec eux le permis, le coût, un chèque.

M. Arseneau : D'accord. Donc, ce qu'on peut comprendre, c'est que, pour valider l'ensemble de cette opération-là, en bout de course, on aura, j'imagine, accès au compte public qui aura... qui permettra de déterminer combien a été versé à chacun ou la somme totale qui a été versée, jusqu'à hauteur de 270 millions. C'est ce que vous nous dites?

M. Bonnardel : Tout à fait.

M. Arseneau : D'accord, merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a... Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Moi, j'avais une autre question, parce qu'on parlait du nombre de courses, je disais : Est-ce qu'il y a un bon scénario, un moyen scénario ou un pire? Et là c'est basé sur les fameux 50 millions de courses que le ministre nous sort, parce que probablement que c'est des chiffres que la commission vous donne, donne au ministère, probablement, je ne le sais pas.

Moi, ça me fait juste penser que ça fait très longtemps, comme fin août ou peut-être début septembre, que j'avais posé des questions par rapport au projet pilote qui va se terminer lundi, où est-ce que j'avais dit, j'avais demandé : Ça serait bien qu'on puisse, avant d'adopter un projet de loi qui va ouvrir totalement la porte à Uber et d'autres puis... pendant que nous, on affirme, puis on est certains à cause de toutes les données qu'on a et des discussions qu'on a avec l'industrie du taxi, que leur assiette va être réduite, de revenus. Et le ministre nous dit : Non, non, s'ils se débrouillent, tout va bien aller.

Puis le ministre souhaite, il souhaite beaucoup de choses, mais moi, je préfère, au lieu de me fier à des souhaits, me fier à des données puis des chiffres. Et, un projet pilote, son objectif dans la vie, c'est : à chaque année, on fait une évaluation, est-ce que ça a fonctionné ou pas, pour en faire quelque chose de permanent. Là, on est en train de faire quelque chose de permanent alors qu'on a un projet pilote pas d'un an, deux ans, même trois ans, et même là je ne sais plus si on est rendus plus que ça. Et donc il y a des données qui existent quelque part sur ce projet pilote, qu'est-ce que ça a donné, est-ce que ça a été bon, est-ce que ça a été extraordinaire, est-ce que ça a été catastrophique, que ce soit sur le nombre de courses, etc. On a le chiffre en ce moment, c'est 10-40, 40 taxis et 10 Uber.

Mais moi, j'ai posé des questions. Quand le ministre nous a invités, on lui a dit : On veut avoir le rapport. On veut avoir le rapport d'analyse. «Oui, tout ça existe», que le ministre nous disait. Tout existe, on le sait. Ça va sortir quand le projet pilote va être terminé. Le projet pilote va être terminé dans quelques jours, et on n'a toujours pas de rapport. Mais le ministre avait quand même demandé et il avait dit : Si vous avez des questions, posez-moi-les, posez-moi toutes les questions que vous voulez, et je vais vous répondre. On l'a pris sur parole, et j'ai envoyé une série de questions au bureau du ministre le 9 septembre, donc, par exemple, sur le nombre de véhicules reliés à Uber en service sur une base mensuelle. On voulait avoir le nombre de chauffeurs reliés à Uber sur une base mensuelle parce qu'on sait que ça change tout le temps. On a demandé aussi le nombre de transports qui sont effectués par les chauffeurs d'Uber sur une base mensuelle pour tout le Québec, pour les trois régions séparées, Montréal, Québec, Gatineau. On a demandé énormément de questions, ça fait longtemps.

Et, jusqu'à maintenant, on est en train d'adopter un projet de loi qui va rendre permanente la venue d'Uber et d'autres joueurs comme ça, en se basant sur les souhaits du ministre et ce qu'il aimerait qu'il adienne de ce projet de loi. Mais on ne peut pas se baser uniquement là-dessus. On a une chance, entre guillemets, en or d'avoir trois années de projet pilote. Donc, ça a donné des résultats. Peut-être que le ministre l'a analysé, puis il a vu que c'était très bien, puis il fallait continuer dans ce sens-là. Et ça a été le résultat du projet pilote, 17. Mais il est le seul à le savoir aujourd'hui parce qu'en ce moment, nous, les seules données qu'on a, c'est comment ça se passe ailleurs. Et, ailleurs, comment ça se passe avec Uber, c'est plus de voitures sur les routes, plus de congestion, plus de gaz à effet de serre, des travailleurs où est-ce que, même à New York, ils ont été obligés de donner des permis, des permis aux chauffeurs d'Uber pour ne pas laisser libre cours à tout ça. À Vancouver, ils sont en train aussi de faire d'autres restrictions pour Uber. Donc, on a la chance de pouvoir profiter de ce qui se passe ailleurs et aussi du projet pilote, et en ce moment on n'a que des souhaits du ministre et on n'a pas ces résultats-là.

Donc, on a joué le jeu, on est allés de bonne foi, en posant des questions précises, même pas en demandant le rapport d'analyse, et aujourd'hui, quelques jours avant la fin du projet pilote, on n'a ni des réponses à nos questions ni le rapport d'analyse des données du projet pilote. Qu'est-ce que ça a donné? Est-ce que c'était bon ou pas? Au moins que le ministre soit transparent puisqu'il va, de façon permanente, mettre en... il va bouleverser la vie de beaucoup de gens, peut-être pas demain, peut-être pas après-demain, mais, à moyen terme, certainement, puisqu'il ajoute le nombre de joueurs de façon exponentielle pour ces gens-là, et les revenus ne sont pas illimités dans l'industrie, là, du transport rémunéré de personnes par automobile.

Donc, j'aimerais aujourd'hui, quelques jours avant, au lieu de nous précipiter, d'avoir des réponses sur qu'est-ce que ça donné, Uber, le projet pilote d'Uber. Est-ce qu'on va pouvoir avoir une réponse du ministre?

• (11 h 50) •

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'espère fortement être capable de livrer ce rapport d'ici la fin de la journée. Maintenant, il y a une donnée importante pour mesurer le succès ou l'échec d'Uber, ce sont des données publiques que vous pourriez aller voir, c'est les sommes versées au trésor québécois. Allez voir les sommes versées depuis le début du projet pilote, vous allez être capable de faire une règle assez intéressante pour voir le nombre de courses, si cela vous intéresse. Alors, c'est public, ça a été mis dans les journaux deux, trois fois, si je ne me trompe pas, dans les deux dernières années.

Suite à ça, bien, voilà, j'espère être capable de donner ces informations. Vous le savez, je vous l'ai dit, là, on ne pourra pas tout avoir, on ne pourra pas tout rendre public dans ce document, mais il y a des renseignements confidentiels qui ne peuvent être rendus publics. Donc, si je peux le faire d'ici la fin de la journée, je vous le garantis, je le dépose.

Mme Ghazal : Je pense que ça fait plusieurs, plusieurs fois qu'on me dit : Je vais les avoir bientôt, on va les avoir bientôt. Je comprends que le ministre est débordé, que son équipe est débordée, parce qu'ils doivent faire adopter un projet de loi rapidement, avant lundi, à cause de l'échéance pour Uber. Déjà qu'on a... en fait, on n'a pas accepté, on a dénoncé à plusieurs... à maintes et maintes reprises, comme dit le ministre, le fait qu'il n'y avait pas de vraie analyse d'impact de ce projet de loi, comme on fait d'habitude. Déjà qu'il y a eu déjà des oublis pour le transport adapté. Mais là le ministre nous a déposé, finalement, ses amendements. Donc, il n'y a pas d'analyse, on ne se base que sur les souhaits du ministre.

Donc là, je comprends, moi, les redevances, c'était une partie des réponses. Et je n'arrive pas à comprendre pourquoi est-ce qu'on n'a pas eu ces réponses-là et, même, ce rapport-là plus tôt. On est rendus quoi aujourd'hui? On est un mois plus tard, on est le 9 octobre. Le 9 septembre, on a posé les questions. Pourquoi est-ce qu'on n'a pas eu les réponses avant?

M. Bonnardel : Parce que, la réponse est fort simple, ce n'est pas le politique qui gère l'accès à l'information. Aussi simple que ça.

Mme Ghazal : Ce n'est pas le politique qui gère l'accès à l'information.

M. Bonnardel : Ce n'est pas moi qui décide qu'est-ce qu'on caviarde. Ce n'est pas le politique qui gère l'accès à l'information.

Mme Ghazal : C'est vraiment ça, la réponse?

M. Bonnardel : Oui.

Mme Ghazal : Mais est-ce que ça aurait été possible... Je comprends, on ne peut pas donner les données brutes, mais, moi, ce que j'ai fait... On a fait le travail et l'effort de poser des questions précises, pas uniquement les redevances, mais, par exemple, le nombre de courses, le transport par les chauffeurs, etc. Je ne demande pas le nom des chauffeurs, ni leurs adresses, ni là... on ne demande pas ça. Ce qu'on demande, c'étaient des questions précises. On n'a pas juste demandé d'avoir le rapport au complet, qui sera caviardé probablement, et ça, je comprends, mais on avait des questions précises qu'on demandait au ministre, parce que probablement, en tout cas j'espère, que le ministre s'est basé sur ça avant de faire son projet de loi, qu'il était au courant de ce que ça a donné, le projet pilote. Je ne parle pas juste d'avoir un document en enlevant les données confidentielles, moi, ce qui m'intéresse dans le document, ce sont les questions que j'ai demandées et qui ne sont pas uniquement les redevances payées par Uber.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je le répète une dernière fois, ce n'est pas le politique qui gère l'accès à l'information. Je pense qu'on dévie un peu de l'article 259, alors je vous, respectueusement, demande de revenir à l'article 259.

Mme Ghazal : Je ne comprends pas la réponse : Ce n'est pas le politique. Je ne comprends pas.

M. Bonnardel : Écoutez, je vous le répète, ce n'est pas moi qui décide ce qu'on rend public ou non, c'est l'accès à l'information, alors je n'ai pas...

Mme Ghazal : O.K. Moi, j'ai posé la question le 9 septembre, mais Uber... Puis le projet pilote existe depuis très longtemps, et ça fait très longtemps que j'ai posé la question. Parce que le ministre nous a dit : Bien, moi, je ne les donne pas, je ne les donne pas, je ne les donne pas. Et là on a posé la question parce qu'il a dit : Bien, posez-moi vos questions. Mais, nous, ça fait bien, bien avant depuis le dépôt du projet pilote... du projet de loi qu'on dit : Qu'est-ce que ça a donné, le projet pilote?

M. Bonnardel : En tout respect, là, malheureusement, vous avez envoyé... Oui, vous avez envoyé votre courriel, vous l'avez envoyé au mauvais courriel, à mon collègue Pierre Tremblay. Alors, c'est malheureux, c'est juste ça. Sauf que je vous ramène, là, la loi d'accès à l'information, ce n'est pas le politique qui gère ça, O.K.?

Mme Ghazal : O.K. Là, le ministre, il prend des prétextes pour justifier...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non. Mme la députée de Mercier, vous ne pouvez imputer des motifs.

Mme Ghazal : O.K. Bien, je vais énumérer les raisons du ministre. Nous, on parle d'un projet pilote qui a existé pendant de nombreuses années, et donc il y a des résultats de ça, donc ce n'est pas seulement depuis un mois.

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

M. Lemay : Question de règlement. Oui, exactement, l'article 211, là, les discours doivent porter sur le sujet en discussion. Présentement, on est à l'amendement de l'article 259, et puis je ne vois pas là-dedans, là, le projet pilote, ce qu'elle fait référence, dans l'amendement. Donc, j'aimerais ça qu'on puisse discuter du sujet en cours, s'il vous plaît.

Mme Ghazal : C'est extraordinaire. On prend toutes sortes de moyens pour aller tellement, tellement, tellement vite. Je ne sais pas, mais il va falloir apprendre de ce qui s'est passé hier. On était en train d'adopter quelque chose qui était totalement inacceptable, et même le ministre l'a reconnu aujourd'hui, parce qu'on va très vite.

Quand on n'a pas de réponse, est-ce qu'on pourrait, s'il vous plaît, arrêter de faire référence à des articles de procédure? Parce qu'ici...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée, vous avez beaucoup de latitude dans une commission parlementaire. Vous avez 20 minutes pour pouvoir exprimer votre opinion. Le député a demandé à ce que vous vous concentriez sur l'amendement. Je pense que vous avez une certaine latitude, mais restez un petit peu plus dans le cadre de l'amendement. Puis vous ne pouvez pas non plus commencer à porter des accusations comme ça pendant la commission parlementaire.

Mme Ghazal : Si on avait des vraies réponses à nos questions, même quand c'est demandé, on ne resterait que seulement sur les articles.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous imputez encore des motifs parce que vous dites que, si vous aviez des vraies réponses à vos questions...

Mme Ghazal : Je suis désolée, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il faut que vous preniez la réponse que l'on vous donne...

Mme Ghazal : Très bien.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...puis vous l'analysez de la manière dont vous voulez, mais vous ne pouvez pas non plus suggérer des motifs.

Mme Ghazal : Très bien. Je vais essayer d'être plus patiente dans les réponses que j'obtiens, puis de les accepter. Ici, si je parle de cette question-là d'Uber, parce qu'on a parlé du coût des programmes, et, quand, par exemple, mon collègue des Îles-de-la-Madeleine posait des questions sur comment est-ce qu'on va s'assurer qu'on va avoir ce montant-là, et tout ça, donc, le ministre, lui, nous dit : Bien, on a juste à regarder le nombre de courses puis on va pouvoir savoir c'est combien. Et ça, ça m'a fait penser que ce qui est important, c'est de se baser sur, O.K., combien de temps, par exemple, cette redevance-là va durer dans le temps. Mais ça prend des données au départ pour faire cette analyse-là. Et c'est pour ça que je reviens à cette question-là : Combien de courses ont été faites par Uber, partout, que ce soit à Montréal, à Gatineau, à travers le temps? Combien de véhicules sont enregistrés, etc.? C'est des données, parce que c'est sur ça que se base le ministre pour dire, à l'article 259, que voici quel sera le coût des programmes pour indemniser. Nous, on pense qu'en quelques années, quatre ans, quatre ans et demi, on va pouvoir avoir ces montants-là.

Donc, c'est important de le savoir parce que... surtout que ces redevances-là vont être payées par tout le monde, par tout le monde, même ceux qui sont... qui vont avoir un gros, gros impact sur leurs revenus et sur leur gagne-pain futur par ce projet de loi. Donc, c'est la moindre des choses que de poser des questions et des chiffres et des données auprès du ministre, et c'était ça que je demandais. Peut-être qu'il peut dire : Je ne veux pas rendre ça public, je ne veux pas en parler de ce que ça a donné, le projet pilote, puis ça serait une réponse, au lieu de dire que c'est parce que c'est la loi d'accès à l'information, «ce n'est pas moi qui la gère» et que «vous avez envoyé votre courriel à la mauvaise adresse».

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement 259? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix l'amendement 259. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Nous allons revenir à l'article 259. Est-ce que l'article 259, tel qu'amendé, est adopté?

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, adopté sur division. M. le ministre, lecture de l'article 260, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui. La présente loi doit, pour la période du... au... se lire en y apportant les modifications suivantes : 1° à l'article 130, en insérant, après le paragraphe 1° du premier alinéa, le paragraphe suivant :

«1.1° la redevance exigible en vertu de l'article 257 n'a pas été versée dans le délai prescrit par règlement du gouvernement;»;

2° à l'article 133, en insérant, dans le paragraphe 3° et après «les droits», «et la redevance».

Commentaire : Considérant le caractère temporaire de la redevance, l'article 260 du projet de loi prévoit de façon tout aussi temporaire que la Commission des transports du Québec pourrait suspendre ou révoquer l'autorisation qu'elle a octroyée au répondant d'un système de transport s'il ne verse pas cette redevance.

J'ai un...

Une voix : ...

M. Bonnardel : Bien, j'ai un amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, c'est vrai, je l'ai ici, l'amendement.

M. Bonnardel : À l'article 260 du projet de loi, remplacer, dans ce qui précède le paragraphe 1° du premier alinéa, «au (indiquer ici la date qui suit de trois ans celle de l'entrée en vigueur de l'article 1)» par «jusqu'à la date de la publication de l'avis prévu à l'article 259».

Donc, tel qu'amendé, le texte peut se lire comme vous l'avez sur votre feuille.

Mme Ghazal : Mme la Présidente.

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

Mme Ghazal : On vient juste de l'avoir. Même si c'est minime, on aimerait juste prendre le temps de lire l'amendement qui vient juste d'être déposé.

M. Bonnardel : Je viens de vous demander si vous l'aviez, vous m'avez dit oui tantôt.

Mme Ghazal : On vient juste de l'avoir. Moi, je viens juste de le recevoir. Pas le 259, le 259, on l'avait.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est le 260.

Mme Ghazal : C'est ça. Ça, on vient juste, juste de l'avoir. Ce n'était pas depuis hier.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons suspendre quelques instants. Mais, Mme la députée, s'il vous plaît, si tout le monde l'a reçu, ça m'étonne que vous ne l'ayez pas reçu, là.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ah! il y a un mot qui a été changé. Bon. Alors, suspendons quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 heures)

(Reprise à 12 h 01)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement à l'article 260? Il n'y a pas de commentaires? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder aux voix. Est-ce que l'article 260 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'amendement, pardon, l'amendement. Donc, on revient à l'article 260. Premier alinéa de l'article 260, qui vient d'être amendé, c'est cela? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 260? S'il n'y a pas de commentaire, on va continuer. Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe de l'article 260? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième paragraphe de l'article 260? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, est-ce que l'article 260, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, veuillez procéder à la lecture de l'article 261, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Alors : 261. La Loi sur le ministère des Transports doit, à compter du (indiquer ici la date qui suit d'un an celle de la sanction de la présente loi), se lire en y apportant les modifications suivantes :

1° jusqu'à la date précédant celle à laquelle seront épuisées les sommes portées au crédit du Fonds des réseaux de transport terrestre institué par le paragraphe 1° de l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports et affectées à des mesures visant la transition des services de transport qui, avant le (indiquer ici la date de l'entrée en vigueur de l'article 1), étaient fournis avec des taxis attachés à un permis de propriétaire de taxi visé à l'article 5 de la Loi concernant les services de transport par taxi, tel qu'il se lisait avant le (indiquer ici la date de l'entrée en vigueur de l'article 234) :

a) à l'article 12.30, en remplaçant le sous-paragraphe i du paragraphe 1° par le sous-paragraphe suivant :

«i) de mesures visant la transition des services de transport qui, avant le (indiquer ici la date de l'entrée en vigueur de l'article 1), étaient fournis avec des taxis attachés à un permis de propriétaire de taxi visé à l'article 5 de la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01), tel qu'il se lisait avant le (indiquer ici la date de l'entrée en vigueur en vertu de l'article 264);»;

b) à l'article 12.32.1, en remplaçant le cinquième alinéa par le suivant :

«Les sommes visées au paragraphe 2.12° de l'article 12.32, tel qu'il se lisait le (indiquer ici la date qui précède celle qui suit de trois ans celle de l'entrée en vigueur de l'article 1), sont affectées au financement des mesures visées au sous-paragraphe i du paragraphe 1° de l'article 12.30.»;

2° jusqu'au (indiquer ici la date qui précède celle qui suit de trois ans celle de l'entrée en vigueur de l'article 1) :

a) à l'article 12.32, en remplaçant le paragraphe 2.12° par le suivant :

«2.12° les sommes perçues au titre de la redevance prévue à l'article 257 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (indiquer ici l'année et le numéro de chapitre de cette loi);»;

b) à l'article 12.32.1, tel que modifié par le sous-paragraphe b du paragraphe 1°, en supprimant, dans le cinquième alinéa, «, tel qu'il se lisait le (indiquer ici la date qui précède celle qui suit de trois ans celle de l'entrée en vigueur de l'article 1)».

Commentaire : Considérant le caractère temporaire de la redevance, l'article 261 du projet de loi prévoit de façon tout aussi temporaire la gestion de la redevance lorsqu'elle est portée au crédit du Fonds des réseaux de transport terrestre.

Il y a un texte amendé, donc, à l'article 261, qui se lit comme suit :

À l'article 261 du projet de loi, remplacer :

1° dans le sous-paragraphe b du paragraphe 1°, «le (indiquer ici la date qui précède celle qui suit de trois ans celle de l'entrée en vigueur de l'article 1)» par «à la date précédant celle de la publication de l'avis prévu à l'article 259»;

2° dans ce qui précède le sous-paragraphe a du paragraphe 2°, «jusqu'au (indiquer ici la date qui précède celle qui suit de trois ans celle de l'entrée en vigueur de l'article 1)» par «jusqu'à la date précédant celle de la publication de l'avis prévu à l'article 259»;

3°...

Des voix : ...

M. Barrette : Mme la Présidente, peut-être que c'est moi qui n'ai pas la bonne copie, mais ce que lit le ministre, ça ne correspond pas avec la dernière version qui nous a été donnée.

M. Bonnardel : Attendez une minute. Je recommence. Je recommence, Mme la Présidente.

M. Barrette : Donc, on a bien la bonne version, là?

M. Bonnardel : Oui. C'est ça.

M. Barrette : Celle qui... Non, mais c'est parce qu'il lisait un texte qui n'était pas celui qu'on avait, là.

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Barrette : Alors, le texte que l'on a, nous, commence par : À l'article 261 du projet de loi :

1° supprimer dans ce qui précède...

C'est le bon, là? Alors, ce n'est pas ça que le ministre lisait.

M. Bonnardel : ...commence l'article amendé 261.

M. Barrette : Mme la Présidente, je m'excuse, juste pour de la clarté, là... C'est parce que, quand on regarde l'article 261 actuel et l'amendement, est-ce qu'on est dans un amendement ou un remplacement? Je comprends que c'est un amendement, un remplacement, là.

M. Bonnardel : Un amendement.

M. Barrette : O.K.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, en fait, M. le ministre, juste pour nous aider dans notre travail, je pense qu'il aurait fallu que vous fassiez trois amendements, parce que, là, on va avoir à discuter ensemble de comment on va traiter les deux articles. Mais allez-y pour lire votre amendement, puis après ça on se trouvera une méthode de travail.

M. Bonnardel : Vous voulez que je vous le lise au complet?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui.

M. Bonnardel : O.K. À l'article 261 du projet de loi :

1° supprimer, dans ce qui précède le paragraphe 1°, «qui suit d'un an celle»;

2° dans le paragraphe 1° :

a) remplacer, dans ce qui précède le sous-paragraphe a, «à des mesures visant la transition des services de transport qui, avant le (indiquer ici la date de l'entrée en vigueur de l'article 1), étaient fournis avec des taxis attachés à un permis de propriétaire de taxi visé à l'article 5 de la Loi concernant les services de transport par taxi, tel qu'il se lisait avant le (indiquer ici la date de l'entrée en vigueur de l'article 234) par «à un programme d'aide financière établi par le ministre des Transports et qui vise à indemniser, dans la mesure prévue par ce programme, les personnes ou les groupements qui, le 19 mars 2019, étaient titulaires d'un permis de propriétaire de taxi délivré avant le 15 novembre 2000»;

b) dans le sous-paragraphe a, remplacer le sous-paragraphe i qu'il propose par le suivant :

«i) d'un programme d'aide financière établi par le ministre des Transports et qui vise à indemniser, dans la mesure prévue par ce programme, les personnes ou les groupements qui, le 19 mars 2019, étaient titulaires d'un permis de propriétaire de taxi délivré avant le 15 novembre 2000»;

c) dans le sous-paragraphe b, remplacer «le (indiquer ici la date qui précède celle qui suit de trois ans celle de l'entrée en vigueur de l'article 1)» par «à la date précédant celle de la publication de l'avis prévu à l'article 259»;

3° dans ce qui précède le sous-paragraphe a du paragraphe 2°, remplacer «jusqu'au (indiquer ici la date qui précède celle qui suit de trois ans celle de l'entrée en vigueur de l'article 1)» par «jusqu'à la date précédant celle de la publication de l'avis prévu à l'article 259»;

4° dans le sous-paragraphe b du paragraphe 2°, remplacer «le (indiquer ici la date qui précède celle qui suit de trois ans celle de l'entrée en vigueur de l'article 1)» par «à la date précédant celle de la publication de l'avis prévu à l'article 259».

C'est donc un amendement par concordance avec 257.

M. Barrette : C'est un amendement de concordance, ça, je comprends, là, c'est clair, mais pas juste avec 257.

Une voix : ...

M. Barrette : Mais c'est 249, tu as 234, et tout, et tout, là. Mais, bref, je comprends que c'est de la concordance avec ce qu'on a fait hier soir. Je n'ai pas de commentaire.

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

M. Arseneau : Ça pourrait apparaître comme un détail, mais je voudrais juste m'assurer, là, que, même si le législateur semble avoir un problème avec l'accord du participe passé, 'il y a une révision linguistique. Il y a des fautes de français qui se glissent, là, dans ces amendements-là. Je sais qu'on procède à toute vapeur, à toute vitesse, mais ce n'est pas une raison pour négliger d'écrire correctement le projet de loi en français.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, avis à la révision linguistique.

Alors, nous allons procéder par... Je vais essayer d'y aller de façon concordante, parce que c'est assez costaud, là. Dans le premier alinéa, on a un amendement qui demande de supprimer «qui suit d'un an celle». Est-ce que vous êtes d'accord pour... Est-ce que vous avez des commentaires sur cet amendement? O.K.

Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième... en fait, le premier paragraphe de l'amendement... c'est-à-dire le deuxième paragraphe de l'amendement, qui réfère au premier paragraphe de l'article 261? Pas de commentaire. C'est bien.

Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième paragraphe de l'amendement, qui réfère... Non, c'est le troisième.

Une voix : Troisième et quatrième.

• (12 h 10) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Troisième et quatrième amendements, qui réfèrent au deuxième paragraphe de l'article 261? Non, pas de commentaire.

Est-ce qu'il y a des commentaires... Est-ce que l'amendement à l'article 261 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, adopté. Alors, est-ce que l'article 261, tel qu'amendé, est adopté? Adopté. M. le ministre, veuillez lire l'article 262, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : 262. La personne qui, le (indiquer ici la date qui précède celle de l'entrée en vigueur de l'article 7), est titulaire d'un permis de chauffeur de taxi est réputée être un chauffeur autorisé par la société en vertu du paragraphe 1° de l'article 7, à compter du (indiquer ici la date de l'entrée en vigueur de l'article 7).

Lorsque le (indiquer ici la date qui précède celle de l'entrée en vigueur de l'article 7) ce permis est suspendu, l'autorisation réputée octroyée en vertu du premier alinéa est également suspendue pour la durée restante de la suspension du permis.

Commentaire : L'article 262 prévoit que les titulaires de permis de chauffeur de taxi deviendront, du seul effet de la loi, des chauffeurs autorisés en vertu de la loi nouvelle. Si, à ce moment, le permis fait l'objet d'une suspension, la suspension continuera à l'égard de l'autorisation.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 262? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième alinéa de l'article 262? Donc, s'il n'y a pas de commentaire... Oui, Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : J'ai juste une question. L'article 7... c'est juste parce qu'on n'a pas le temps de regarder, l'article 7, ça, ça fait référence au permis, c'est ça, si je comprends bien, au permis... Il faudrait juste... juste pour être sûre, là.

(Consultation)

M. Bonnardel : C'est un chauffeur qualifié.

Mme Ghazal : C'est du chauffeur et non pas du permis. O.K. O.K.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 262? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix l'article 262. Est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, veuillez lire l'article 263.

M. Bonnardel : 263. L'automobile attachée à un permis de propriétaire de taxi le (indiquer ici la date qui précède celle de l'entrée en vigueur de l'article 8) est réputée être une automobile autorisée par la société en vertu du paragraphe 1° de l'article 8, à compter du (indiquer ici la date de l'entrée en vigueur de l'article 8).

Lorsque le (indiquer ici la date qui précède celle de l'entrée en vigueur de l'article 8) ce permis est suspendu, l'autorisation réputée octroyée en vertu du premier alinéa est également suspendue pour la durée restante de la suspension du permis.

Commentaire : L'article 263 prévoit que les automobiles attachées à un permis de propriétaire de taxi en application de la Loi concernant les services de transport par taxi deviendront, du seul effet de la loi, des automobiles autorisées en vertu de la loi nouvelle. Si, à ce moment, le permis fait l'objet d'une suspension, la suspension continuera à l'égard de l'autorisation.

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

M. Bonnardel : Non, c'est à 263.1.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Vous avez raison. Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 263... c'est-à-dire s'il y a des commentaires sur le premier alinéa? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième alinéa? S'il n'y a pas de commentaire, nous allons procéder aux voix de l'article 263. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, vous avez un amendement à 263.1.

M. Bonnardel : 263.1. Insérer, après l'article 263 du projet de loi, l'article suivant :

«263.1. La Loi concernant la Loi sur les services de transport par taxi doit se lire, du (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi) à l'entrée en vigueur de l'article 234, en supprimant, à l'article 19, "délivré le ou après le 15 novembre 2000".»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement 263.1?

M. Barrette : J'ai une question juridique. Est-ce que cet article-là peut avoir un impact sur ce dont on a parlé hier à 257, de quelque nature que ce soit? Est-ce que ça peut invalider partiellement, microscopiquement, pas du tout, totalement une poursuite? Pas la poursuite comme telle, mais le paiement d'éventuelles compensations?

(Consultation)

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

(Suspension de la séance à 12 h 16)

(Reprise à 12 h 18)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. Me Unterberg, déclinez votre nom et votre titre, et veuillez répondre à M. le député de La Pinière, s'il vous plaît.

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

Mme la Présidente, on comprend très bien la question du député de La Prairie, à savoir... La Pinière, pardon, à savoir : En fonction de l'article 257 puis tout ce qui a été discuté hier, est-ce que quelqu'un pourrait voir son droit affecté de quelque manière que ce soit dans son recours, par exemple qu'il n'ait plus un recours possible ou qu'il perdrait certains droits découlant... un recours déjà entrepris ou même, qu'on pourrait dire, à entreprendre, le cas échéant? La réponse est non. Essentiellement, ce que vise 263.1, tel que proposé, ça vise à faire en sorte qu'on ne peut plus avoir de transactions de cession de ça. Ça, c'est clair. Donc, à partir de ce moment-là, quelqu'un qui, aujourd'hui, a ce permis-là, il est déjà couvert par la réclamation de la cour présentement pour l'action collective puis il serait maintenu dans sa protection.

M. Barrette : Donc, Mme la Présidente, c'est non pour la capacité de recours et c'est non aussi pour une éventuelle compensation. Ça n'a pas d'impact.

M. Unterberg (Jérôme) : Je n'ai juste pas compris le premier... votre premier non.

M. Barrette : Le premier, c'est non pour faire le recours en justice.

M. Unterberg (Jérôme) : C'est ça.

M. Barrette : Et c'est non pour la compensation éventuelle, juste et équitable, mettons.

M. Unterberg (Jérôme) : Exactement.

M. Barrette : Parfait. C'est bon.

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

Mme Ghazal : ...possible...

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

Mme Ghazal : ...oui, de juste répéter l'objet exact de cet article-là. C'est en lien avec les permis qu'on ne peut pas transférer, etc., là. Juste répéter l'objectif de cet article-là, parce qu'on le lit depuis tantôt, oui.

M. Unterberg (Jérôme) : ...Mme la Présidente, pour exposer les choses assez... de manière très transparente, c'est sûr que quelqu'un peut se poser la question de la valeur d'un permis qui aurait pu être avant... donc, nécessairement, émis avant le 15 novembre 2000. Quelle est la valeur de celui-ci alors que, dans un certain moment donné, il n'y aura plus de... ces permis-là n'existeront plus?

Donc, on peut penser, évidemment, puis on connaît la question, que ça peut affecter cette valeur-ci. Donc, s'il y avait une transaction... puis on en a vu certaines, là, s'il y avait des transactions qui faisaient en sorte que quelqu'un l'acquerrait à un prix trop important, on va le dire comme ça, là, quelqu'un pourrait se sentir floué. Et donc, étant donné qu'il y aura déjà des compensations de prévues par le programme... On dit : «La personne verra cette aide financière lui être accordée», mais on veut être sûr. Ici, c'est peut-être une protection publique pour faire en sorte qu'une personne qui est peut-être moins au courant de la loi, moins au courant des modifications qui se passent actuellement, achète le permis... Puis il faut savoir que le programme d'aide financière va être versé à la personne qui le détenait au moment du dépôt du projet de loi. Donc, vous pouvez imaginer la situation dans laquelle la personne pourrait se retrouver.

Donc, c'est véritablement le but, pour répondre vraiment à votre question, une mesure de protection du public, pour ne pas que quelqu'un achète quelque chose qui pourrait ne recevoir aucune compensation par la suite.

• (12 h 20) •

Mme Ghazal : O.K. Merci.

(Interruption)

La Présidente (Mme St-Pierre) : On est suspendus.

(Suspension de la séance à 12 h 21)

(Reprise à 12 h 35)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous reprenons nos travaux. Si ma mémoire est bonne, j'en étais à demander s'il y avait d'autres commentaires sur l'article 263.1. Il n'y avait pas d'autre commentaire, et donc je vais mettre aux voix l'amendement du ministre à l'article 263.1 Est-ce que 263.1 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, veuillez lire votre amendement 263.2, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui. Donc : 263.2. Insérer, après l'article 263.1 du projet de loi, l'article suivant :

«263.2. L'hypothèque qui, le (indiquer ici la date qui précède celle de la sanction de la présente loi), grève un permis de propriétaire de taxi se reporte, de plein droit, sur le droit du titulaire de ce permis aux sommes versées en vertu du programme mentionné au premier alinéa de l'article 257.

«Lorsque plusieurs hypothèques qui grevaient un même permis sont reportées en vertu du premier alinéa sur un tel droit, elles conservent, entre elles, les mêmes rangs. L'hypothèque qui grève une universalité de créances, consentie par le titulaire de ce permis avant le report prévu au premier alinéa, ne s'étend pas à ce droit.

«Le créancier ne peut faire valoir son hypothèque ainsi reportée sur ce droit à l'encontre du ministre tant qu'elle ne lui est pas rendue opposable de la même manière qu'une cession de créance.»

Commentaire : L'article 263.2 que propose cet amendement permet à un prêteur qui a obtenu une hypothèque sur un permis de voir cette hypothèque grever le droit du titulaire de ce permis pour recevoir des sommes qui lui seront versées en application du programme prévu au premier alinéa de l'article 257. Les autres dispositions de l'article 263.2 règlent le rang que prennent les hypothèques qui grèveraient une même compensation.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 263.2? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième...

Mme Ghazal : ...c'est juste parce qu'on vient, encore, de le recevoir, puis on essaie... Même si le ministre le lit, là, ce n'est pas encore tout rentré, ça fait que... Je n'ai pas demandé de suspension, mais peut-être que je vais en demander, s'il vous plaît. S'il vous plaît, quelques instants, parce qu'on vient de l'avoir, aussi. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 12 h 38)

(Reprise à 12 h 40)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 263.2? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième alinéa de l'article 163.2? Commentaires sur le troisième alinéa?

Mme Ghazal : Juste une question ici, ce que ça veut dire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, Mme la députée de Mercier, allez-y.

Mme Ghazal : J'essaie juste de voir ce que ça veut dire, «le créancier ne peut faire valoir son hypothèque ainsi reportée sur ce droit à l'encontre du ministre». En fait, j'essaie aussi de comprendre l'idée générale derrière ça, comme, tout à l'heure, ça avait été fait. Est-ce que, quelqu'un qui reçoit de l'argent en fonction, là, de la compensation financière, là, du 0,90 \$, puis qui a une hypothèque, cet argent-là doit être remboursé... Est-ce que c'est ça que ça veut dire, que ça doit être remboursé à l'hypothèque prioritairement, ou ça ne peut pas être fait comme ça?

M. Bonnardel : Le prêteur a la possibilité de demander. La possibilité de demander qu'une somme, exemple, de 30 000 \$, sur un prêt de 100 000 \$, lui soit remboursée. Pourrait demander. Vous me suivez, là?

Mme Ghazal : Oui.

M. Bonnardel : Parce que, vu qu'il n'existe plus de permis, là, on est obligé d'écrire cet article pour avoir une créance, démontrer qu'il existe encore une créance avec... une garantie avec ce permis. Donc, FinTaxi ou Desjardins pourraient demander de voir rembourser cette créance.

Mme Ghazal : O.K. Donc, que ce soient eux qui soient payés, que la compensation n'aille pas dans les poches du propriétaire, là, qui n'a plus de permis, mais que ça aille directement vers son créancier. C'est comme une sorte de saisie.

M. Bonnardel : «Peut». J'ai dit «pourrait».

Mme Ghazal : Mais pourrait... oui.

M. Bonnardel : Le créancier l'exerce, là. C'est pour ça que je dis «pourrait».

Mme Ghazal : Mais, si le créancier l'exerce, donc, automatiquement, ça va se faire.

M. Bonnardel : Il demande le remboursement de sa part à lui. C'est tout.

Mme Ghazal : Donc, ça veut dire ce que j'avais compris, pour ne pas que les gens... pour que l'hypothèque... si le prêteur... C'est le créancier qui est le prioritaire qui va recevoir l'argent. Puis, s'il reste encore de l'argent, un solde à payer, ça devient comme une autre hypothèque pour... Vous comprenez, s'il reste un solde, par exemple, la personne reçoit ça.

M. Bonnardel : Non, mais ça devient la propriété du propriétaire.

Mme Ghazal : Non, c'est dans... le contraire, c'est quelqu'un qui reçoit moins, vu que c'est la valeur comptable, la personne va recevoir moins que son hypothèque. Parce que c'est quelqu'un qui a acheté récemment. Donc, il va avoir reçu moins que son hypothèque, il va encore rester un solde à payer. Donc, il va s'organiser avec ça, il va payer un solde sur une hypothèque, sur quelque chose qui n'existe plus.

M. Bonnardel : Bien, la valeur... Le permis n'existe plus, la garantie d'un permis n'existe plus, le créancier pourrait demander, comme je vous l'ai expliqué, le remboursement de la somme qui lui est due à la créance, selon le montant x.

Mme Ghazal : ...le montant qu'il reçoit en vertu du programme, là, de 257, n'est pas suffisant pour rembourser le créancier, il va se retrouver avec une dette.

M. Bonnardel : Bien là, si...

Mme Ghazal : D'où la question de valeur marchande, valeur comptable.

M. Bonnardel : Non. Si le propriétaire a fait réhypothéquer son permis, ce n'est pas la même chose, là. Il se peut que le propriétaire ait réhypothéqué son permis.

Mme Ghazal : Puis si ce n'est pas le cas?

M. Bonnardel : Bien là, c'est peu probable, c'est peu probable que le propriétaire n'ait pas assez de sous pour payer l'hypothèque, c'est à peu près impossible. Si vous avez payé votre permis 100 000 \$, vous l'avez hypothéqué, depuis deux ans, trois ans, quatre ans, vous avez payé du capital et des intérêts, ça fait que la logique veut que vous ayez assez de sous pour payer votre hypothèque, et, même, il va en rester dans vos poches.

Mme Ghazal : Donc, on est certain qu'il n'y a pas de cas comme celui, là... de cas de figure comme celui que je viens de dire. On est certain à 100 % qu'il n'y a pas de cas de figure que quelqu'un a acheté récemment un permis qui coûte très cher... mais là lui, il va être payé à la valeur comptable, là, de quand il l'a acheté. Si c'est récent... puis là il va lui rester les intérêts. Dans le fond, quand il va avoir l'argent, il va lui rester quand même... dans le sens que... Je comprends ce que vous voulez dire, mais je veux juste être sûre que, ce cas de figure que je viens de dire, vous êtes certain à 100% qu'il n'existe pas.

M. Bonnardel : ...pas prétendre, Mme la députée, que quelqu'un n'a pas réhypothéqué...

Mme Ghazal : Ça fait que c'est possible.

M. Bonnardel : ...son permis deux fois, trois fois, là. Là, ça, on ne peut pas savoir ça, là. C'est comme une maison, vous pouvez l'avoir réhypothéquée, on...

Mme Ghazal : Je comprends. Je sais, c'est exactement ce qu'on essaie de dire, c'est que l'hypothèque sur un permis, c'est comme l'hypothèque d'une maison.

M. Bonnardel : On ne peut pas savoir ce que les propriétaires ont fait avec, là. Alors, c'est pour ça que je vous disais que le créancier pourrait, «pourrait», demander le remboursement de sa créance appliqué au permis.

Des voix : ...

Mme Ghazal : Vous vouliez ajouter quelque chose par rapport à ça?

M. Bonnardel : Non, non, c'est... je vous donne depuis tantôt.

Mme Ghazal : Puis donc le fait que vous insistiez sur «pourrait», c'est que, par exemple, c'est comme si... ça veut dire qu'on a mis cet article-là pour permettre à FinTaxi ou à Desjardins de faire cette demande. Mais eux, ils pourraient, par exemple, dire : Bien, ça a été tellement pénible pour les chauffeurs de taxi, on ne va pas le demander, on va... Ça, ça a été ajouté maintenant. Pour quelle raison? Est-ce que c'est une demande de ces créanciers-là?

M. Bonnardel : Il faut quand même... l'entente qu'un chauffeur ou un propriétaire a avec un créancier, c'est pour ça que je vous ai dit «pourrait». Chaque cas est particulier, là. On pourrait me dire à moi : Bien, le remboursement, vous me... au gouvernement, vous me... je vous demande le remboursement de la créance parce que le propriétaire est un mauvais payeur, je vais le dire ainsi. Si c'est le cas, bien là, c'est la prérogative du créancier de dire : Je veux recevoir cette somme, sinon... si vous vous faites financer chez Desjardins depuis 20 ans, puis que le créancier n'a pas de crainte pour la suite. C'est pour ça que je vous disais «pourrait». C'est tout.

Mme Ghazal : Puis, juste pour comprendre le dernier alinéa, ça veut dire quoi, qu'il ne peut pas aller «à l'encontre du ministre»?

M. Bonnardel : ...que le créancier se fasse connaître auprès de moi, auprès du ministère, pour qu'on soit capable de définir qu'il y a une créance.

Mme Ghazal : À défaut de... O.K.

M. Bonnardel : Le créancier qui va définir qu'il a une créance à tel propriétaire.

Une voix : ...

Mme Ghazal : Bien, peut-être qu'il pourrait répondre.

M. Bonnardel : Non, non, c'est juste...

Mme Ghazal : O.K. Mais, juste pour être sûre de comprendre, parce que j'écoute les deux, donc, pour qu'un créancier se prévale de ce droit-là, que l'argent de la compensation lui soit remboursé à lui et non au chauffeur, il faut qu'il fasse une démarche auprès du ministre. C'est ça que vous voulez dire?

M. Bonnardel : C'est ça, s'il y a lieu.

Mme Ghazal : C'est juste ça que ça veut dire?

M. Bonnardel : C'est ça.

Mme Ghazal : Donc, vous me confirmez que c'est ça que ça veut dire. Cette phrase-là veut dire que c'est uniquement... pour que lui puisse se prévaloir de ce droit-là, il doit comme communiquer avec le ministre pour dire que...

M. Bonnardel : Il y a une créance.

Mme Ghazal : Qui est liée à un permis qui n'existe plus à cause du projet de loi n° 17.

M. Bonnardel : C'est ça.

Mme Ghazal : O.K.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 263.2? S'il n'y a pas d'autre commentaire, nous allons le mettre aux voix. Est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. M. le ministre, veuillez lire 264, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : 264. La commission collabore avec la société dans toute mesure transitoire concernant l'exercice de leurs missions respectives en matière de transport de personnes par automobile.

Elles peuvent, à cette fin, conclure toute entente concernant le partage et le transfert de documents et de renseignements.

Commentaire : L'article 264 prévoit la collaboration entre la Commission des transports du Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec pour assurer la mise en oeuvre de la nouvelle loi. Il les habilite notamment à partager et transférer des documents et renseignements, et ce, entre autres, en considération du fait que certains des pouvoirs actuellement détenus par la commission seront désormais exercés par la société.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 264? Oui, Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Oui. Juste... Excusez-moi, là, vous avez demandé la question pour le premier alinéa, c'est ça?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui.

Mme Ghazal : O.K. O.K. Moi, je voulais juste poser une question sur la deuxième. Je vais vous laisser continuer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Allez-y pour la deuxième, parce qu'il semble qu'il n'y ait pas d'autre commentaire sur le premier alinéa.

Mme Ghazal : O.K. Donc, elles peuvent conclure des ententes, les deux, que ce soit la société ou la commission? Puis, si les deux doivent conclure... Une ou l'autre peut conclure une entente?

M. Bonnardel : C'est bien ça. Partager et transférer les documents ou renseignements spécifiques.

Mme Ghazal : Puis elles sont obligées de faire ce partage d'information, c'est-à-dire qu'il y en a une qui peut dire : Non, on ne peut pas, ou c'est... De facto, il y en a une qui le demande, l'autre est obligée de lui donner les informations?

M. Bonnardel : Bien, c'est pour ça que ça prend une entente, oui, entre les deux.

Mme Ghazal : Pour déterminer... C'est-à-dire que pourquoi ça ne se... Pourquoi est-ce qu'il faut qu'il y ait une entente? Pourquoi ça ne se fait pas de facto?

M. Bonnardel : Il y a des informations qui peuvent appartenir à... spécifiques à la SAAQ ou à la commission, qui pourraient ne pas être transmises auparavant. C'est pour ça que ça prend une entente entre les deux pour être capables de se partager des renseignements qui peuvent être confidentiels, j'imagine, aussi.

Mme Ghazal : Par exemple, est-ce qu'il pourrait y avoir... Je ne sais pas s'il va y avoir d'autres amendements qui vont être déposés à cet effet. Par exemple, le transfert ou le partage d'information avec la table de concertation, est-ce que c'est quelque chose, aussi, qui pourrait être... Est-ce que ça prendra une entente pour que cette table de concertation puisse avoir les informations...

M. Bonnardel : Bien, la table de...

• (12 h 50) •

Mme Ghazal : ...de la commission ou de la société?

M. Bonnardel : Bien non. La table de concertation ne va pas obtenir des documents de la société ou de la commission. La table est là pour évaluer un mandat, entendre les intervenants. C'est tout.

Mme Ghazal : Mais, si, par exemple, dans l'exercice de son mandat, elle a besoin d'avoir certaines informations qui sont détenues par la commission ou par la société de transport, ce qui pourrait arriver, pour vraiment... parce que l'objectif, c'est de faire une bonne analyse, de voir les conséquences sur les enjeux... Là, je ne me rappelle pas comment c'était écrit exactement, c'était libellé dans l'article où on parlait du mandat de la table de concertation, mais est-ce que ça serait possible?

Puis est-ce que ça serait possible peut-être même, à l'article 263, de parler que ce partage d'information... 264, pardon, que ce partage d'information se fasse aussi avec la table, pour ne pas que ça soit uniquement basé sur... pour que, leur analyse d'une situation, s'il y a eu des plaintes ou peu importe, les enjeux, s'il y a beaucoup plus de voitures, etc., eux autres, ils puissent avoir des données factuelles sur lesquelles se baser pour dire : Voici, oui, ce problème est documenté, on a les informations, ou : il nous manque des informations, donc on a besoin d'aller les chercher, par exemple, à la commission, d'aller les chercher à la société de transport? Peut-être que la société puis la commission pourraient dire non. Est-ce qu'on laisse ça à la société, à la commission de le décider? Ça ne serait peut-être pas mieux, pour donner plus de pouvoirs à cette table, plus une main prise, d'ajouter ça dans la loi?

M. Bonnardel : Non, je préside la table. Donc, s'il y a des éléments importants qui souhaiteraient être mis à la disposition des membres, je le ferai.

Mme Ghazal : Puis je vais juste... En fait, donc, ce que vous voulez dire, c'est que c'est le ministre qui décide si l'information doit être partagée ou non?

M. Bonnardel : On est là pour trouver des consensus, alors... On n'a rien à cacher. S'il y a des informations qui souhaitent être obtenues par certains membres, on le fera, si on ne va pas à l'encontre de la loi sur l'accès à l'information.

Mme Ghazal : Ça fait que ça, c'est pour la table. Puis, si je reviens, par exemple, à la commission et la société pour le partage d'information, est-ce que, par exemple, il y en a une... Parce que, vous avez dit, il y en a une qui pourrait dire : Ah! bien, moi, je ne partage pas ces informations-là parce que c'est confidentiel ou c'est des informations sensibles, ça ne serait pas... puis finalement il n'y en a pas, d'entente, il n'y a pas de partage d'information, parce qu'on les laisse, eux, décider de ce qu'ils veulent faire. Il pourrait ne pas y en avoir. L'objectif de cet article, c'est de permettre ce partage d'information, mais on pourrait dire : Ah! bien, c'est des informations confidentielles, sensibles, on préfère ne pas les partager, alors que c'est quand même nécessaire.

M. Bonnardel : C'est marqué : «La commission collabore — Mme la Présidente — avec la société», donc elles peuvent signer des ententes pour partager toute information sur des transferts de documents et renseignements.

Mme Ghazal : Donc, dans le premier alinéa, c'est vrai, c'est marqué que la commission... pas «doit» mais «collabore». Donc, elle collabore si elle veut, puis, si elle ne veut pas, bien, elle peut bien faire une entente puis décider ce qu'elle partage ou ce qu'elle ne partage pas.

M. Bonnardel : On ne peut pas prétendre, Mme la Présidente, que la commission ne pourra pas s'entendre avec la société, là.

Mme Ghazal : ...je n'ai pas écouté. Juste répéter, excusez.

M. Bonnardel : J'ai dit : On ne peut pas prétendre que la commission ne pourra pas s'entendre avec la société. Ils ont à collaborer pour être capables de partager des informations entre eux.

Mme Ghazal : Puis, s'il y a des informations sensibles puis ils disent : Non, on ne peut pas partager ces informations, c'est trop sensible, on ne veut pas, par exemple la commission pourrait dire ça, est-ce qu'il n'y a pas lieu, par exemple, d'inscrire que le partage d'information pourrait être autorisé, tu sais? Parce qu'on peut toujours... Comme tout à l'heure, là, quand on... la discussion qu'on a eue, on ne peut pas tout partager les informations parce qu'il y a des informations confidentielles, on ne va pas les partager avec vous, mais est-ce que, par exemple, pour ne pas seulement avoir ça comme raison... je ne veux pas dire prétexte, comme raison, là, je ne parle pas du politique, je parle commission, société, est-ce qu'il n'y a pas lieu, par exemple, d'inscrire que, pour que ce partage d'information se fasse... et, si c'est en lien avec une information confidentielle, bien, d'aller demander à la personne dont c'est des informations confidentielles, donner l'autorisation que, oui, ça pourrait être partagé. Comme, des fois, on fait : Oui, oui, on accepte que nos informations soient partagées, est-ce que ça serait quelque chose d'envisageable ici, à l'article 264, d'ajouter ça, pour éviter que, finalement, une des deux, pour une raison qu'on ne connaît pas aujourd'hui, ne collabore pas?

M. Bonnardel : Non, tout à fait. Les informations que les deux sociétés auront à partager, la société et la commission, les deux auront à conclure des ententes, s'il y a lieu, je dis bien s'il y a lieu, que ce soit pour des informations sur les taximètres, sur le transport ou les véhicules adaptés. Les deux ont, de bonne foi, à collaborer, alors je ne vois pas pourquoi on aurait à indiquer des multiples informations qu'eux pourraient partager. Ils ont à le faire, comme ils l'ont toujours fait. Ils le font déjà, de toute façon, oui.

Mme Ghazal : Ils le font déjà. Est-ce qu'ils le font parce qu'ils ont déjà une entente? Est-ce qu'ils ont déjà une entente de partage, de transfert d'information? Est-ce que c'est déjà le cas aujourd'hui?

M. Bonnardel : Bien, ils se partagent déjà des informations, les deux, les deux entités.

Mme Ghazal : Basé sur une entente?

M. Bonnardel : Non. Bien, je ne sais pas s'il y en a une spécifique mais...

Mme Ghazal : Sur une pratique?

Une voix : ...

M. Bonnardel : Il y en a une? On me dit que oui. On me dit que, oui, il y a une entente, oui.

Mme Ghazal : Puis est-ce que les deux...

M. Bonnardel : Ça doit être celle-là, ici.

Mme Ghazal : Oui. Donc, il y en a une?

M. Bonnardel : Il y en a une, oui. Alors, je vous donnais des exemples, que ce soit sur les véhicules adaptés ou le taximètre. Ça peut être des exemples d'entente.

Mme Ghazal : Je veux juste savoir... Dans le fond, ça, ce n'est pas l'entente, là, évidemment. C'est quoi? C'est un article, là, qui parle d'une entente?

M. Bonnardel : Non, non. On montrait quelque chose, c'est tout.

Mme Ghazal : O.K. Puis est-ce que les deux ont la même politique de confidentialité?

M. Bonnardel : Bien sûr.

Mme Ghazal : C'est la même?

M. Bonnardel : Bien, les deux entités n'ont aucun intérêt à rendre publiques des informations personnelles, qui irait à l'encontre de la loi sur l'accès à l'information.

Mme Ghazal : Puis, si, par exemple, on parle... Si je continue à parler de la table... Si je reviens à la table de concertation, je sais que ce n'est pas dans 264, mais, étant donné qu'on parle de l'importance de partager et de transférer les documents et les renseignements, ça, ça serait important pour que la table puisse faire son travail et remplir son mandat, est-ce que le ministre... Là, le ministre a dit que... Vous avez dit que vous, vous allez pouvoir donner ces informations-là. Donc, n'importe quelle information que vous demandez à la commission et la société, vous allez pouvoir la transmettre à la table. Il ne peut pas y avoir comme prétexte justement la question de la confidentialité?

M. Bonnardel : C'est ce que je vous ai expliqué tantôt. Il peut y avoir un prétexte de confidentialité. Alors, si on ne va pas à l'encontre de la loi sur l'accès à l'information, on rendra publiques des informations qui pourraient être souhaitées par les membres de la commission.

Mme Ghazal : Puis, si les informations, oui, sont confidentielles, puis il y a cette politique qui empêche de communiquer des informations potentielles sur, par exemple, des répondants, admettons, est-ce qu'il y a moyen... mais que ces informations-là sont importantes, que ce soit pour la SAAQ, pour la table de concertation, on fait quoi pour contourner ce prétexte — même vous, vous l'avez utilisé — ce prétexte de confidentialité?

M. Bonnardel : Vous rendriez, vous, Mme la députée, des renseignements confidentiels et aller à l'encontre de la loi sur l'accès à l'information? Alors, je pense que vous vous répondez. Je vous donne une réponse. J'ose croire que vous ne feriez pas ce que vous n'avez pas le droit de faire. S'il y a des informations personnelles qu'on ne peut rendre publiques, des données confidentielles d'une société, que ça va à l'encontre de la loi, le politique n'a aucune, aucune, aucune ingérence dans la loi sur l'accès à l'information.

Mme Ghazal : Bien, ce n'est pas du tout ça, la question. Il n'y a personne qui va avoir les données confidentielles, mais il y a, par exemple, des informations importantes. Si je fais le parallèle avec les questions que j'ai demandées, par exemple, sur le projet pilote d'Uber, ils ont dit : Bien, le prétexte, c'est la question de la confidentialité. Alors que le ministre lui-même m'avait dit : Bien, posez vos questions, un mois plus tard, finalement : C'est la confidentialité qui m'empêche de vous communiquer les informations puis de répondre à vos questions.

Mais, dans les questions qui peuvent être transmises, par exemple, par la table de concertation, ça pourrait être des données factuelles, des données, des chiffres, le nombre, je ne sais pas, moi, de... le nombre de chauffeurs des nouveaux joueurs, par exemple d'Uber ou de Lyft, etc., et toutes sortes d'informations qui n'ont rien à voir avec les informations confidentielles. Mais, moi, mon objectif, c'est de m'assurer que la table de concertation ne se fasse pas répondre la même réponse que celle que j'ai reçue tout à l'heure, qui est : C'est confidentiel, on ne vous donne pas d'information. Que ça ne soit pas un prétexte, c'est ça, mon point.

Donc, il n'y aurait pas lieu ici... Là, on parle... «La commission collabore» et non pas «doit collaborer»...

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

Compte tenu de l'heure, nous allons reprendre nos travaux à 15 heures. Merci. Bon appétit.

(Suspension de la séance à 13 heures)

(Reprise à 15 h 01)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, bonjour. Nous reprenons nos travaux. Je vous rappelle que la commission est réunie afin de poursuivre l'étude détaillée du projet de loi n° 17, Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile. Merci de bien vouloir éteindre la sonnerie de vos appareils électroniques.

Lors de la suspension de nos travaux, cet avant-midi, les discussions portaient sur l'article 264, et la parole était à Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Oui, merci, Mme la Présidente. Donc, mon questionnement était à l'effet du partage d'information, de renseignements et de documents entre la commission et la société, la SAAQ, donc c'était par rapport à la question des données qui pourraient être confidentielles. Et l'objet, ici, de mon intervention, tout à l'heure, n'était certainement pas que la commission ou la SAAQ se communiquent des informations confidentielles des personnes, ce n'était pas ça, l'objectif. L'objectif, c'est qu'elles puissent faire leur travail, et, pour ça, elles ont besoin d'avoir des informations. Et le ministre nous a dit qu'il existait déjà une entente permettant la collaboration, et le partage des données, et le transfert de données, d'information entre les deux, et il dit que la même chose pourrait continuer, sauf que, moi, mon point principal et qui est ma préoccupation est à l'effet que, si, par exemple... que ce soit entre les deux, la commission et la SAAQ, ou même avec la future table de concertation qui va être mise sur pied, que ces informations-là, il n'y ait pas de prétexte, par rapport à la confidentialité, qui soit utilisé pour empêcher les communications et le partage de ces données et de ces informations, qui sont extrêmement importantes pour la bonne prise de décision, que ce soit la table de concertation ou la commission et la SAAQ, que ce ne soit pas ça qui soit pris en considération.

Donc, est-ce qu'il y a moyen, par exemple, je ne sais pas... Le ministre me dit : Mais non, il faut qu'elles collaborent, c'est écrit qu'il faut qu'elles collaborent. En fait, ce n'est pas écrit qu'il faut, ça dit qu'elles collaborent. Mais, si, par exemple, elles décident que non, pour toutes sortes de raisons que je ne peux pas vous indiquer maintenant, en mentionnant, par exemple, la confidentialité, est-ce qu'il n'y aurait pas moyen ici d'ajouter un élément pour que ça, cette raison-là, ne soit pas... ce prétexte-là ne soit pas prétexte à ne pas partager de l'information, qui pourrait être caviardée, par exemple? Mais est-ce qu'il n'y a pas moyen de le mettre ici, à 264? Parce qu'on le sait, les données, ces informations-là, c'est extrêmement important. Nous-mêmes, pour pouvoir évaluer l'impact de ce projet de loi, on en a besoin. On a besoin d'en avoir, par exemple, sur le projet pilote d'Uber et on n'en a pas. C'est assez opaque obtenir les informations et c'est pour cette raison, c'est pour empêcher que la même chose se produise, que j'appelle le ministre à voir s'il n'y a pas moyen de le mentionner ici puis de s'assurer que ce transfert-là soit fait.

Parce que, là, on parle de la commission et de la société, mais il faudrait aussi ajouter la table de concertation, puisqu'ils peuvent très bien se réunir, mais comment est-ce qu'ils vont juger, autre que traiter les plaintes, comment est-ce qu'ils vont juger est-ce que ça va bien, est-ce que ça va mal? Est-ce qu'il y a des régions qui sont moins bien desservies, très bien desservies? Est-ce qu'avec l'arrivée des nouveaux joueurs la disparition complète des agglomérations et des quotas... est-ce que finalement ça fonctionne ou pas? Comment est-ce qu'on va s'assurer que ce sera fait de façon transparente pour permettre justement aux choses d'avancer et aux discussions d'avancer sur la table de concertation mais aussi entre la Commission de transports et aussi la société, la SAAQ?

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Avant, s'il vous plaît, le bruit de fond est très élevé, je vous invite, s'il vous plaît, à parler plus doucement pour qu'on puisse entendre les différents députés échanger. Merci.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Non, le bruit de fond, Mme la députée.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je vous l'ai mentionné avant le lunch, les sociétés, les organismes sont bien encadrés dans le cadre de la loi sur l'accès à l'information, elle ne peut rendre publiques... Et, encore une fois, il y a des cadres bien précis. Sinon, bien, ces sociétés ou ces organismes peuvent être... peuvent, dans le cadre... dans un cadre pénal, peuvent être accusées d'enfreindre la loi sur l'accès à l'information. Alors, je l'ai mentionné, on ne peut pas rendre publiques des informations qui sont protégées. Voilà.

Mme Ghazal : Mais je comprends très bien, là. Je ne suis pas en train de dire qu'il faut mettre dans la loi que tout doit être partagé, puis maintenant on se fout totalement de la question d'accès à l'information puis des informations confidentielles. Ce n'est pas ça, l'objectif de mon intervention. L'objectif de mon intervention, c'est, dans le fond, pour que 264 serve à quelque chose puis soit réellement effectif. Parce qu'il n'y a pas «doit collaborer». Il y a «collabore». Donc, pour une raison x, ou y, ou z, on n'a pas pris pour acquis qu'ils allaient collaborer. Le gouvernement a trouvé que c'était important que ce soit écrit dans un article de loi qu'elles doivent le faire, il y a une raison à ça, puis qu'elles doivent avoir une entente, il y a une raison à ça. C'est pour s'assurer que ce soit fait. Parce que, si on ne le mettait pas, ce ne sera peut-être pas fait de façon automatique, uniquement parce que la commission... c'est-à-dire la SAAQ pose des questions à la commission que, tout de suite, elle va avoir des réponses. Donc, moi, c'est pour parer à ce risque-là que je mentionne que 264, peut-être que ça devrait être encore plus renforcé pour assurer qu'il y ait cet échange d'information et ce transfert de documents. Et là ne me parlez pas d'informations confidentielles. Ça, on a compris. Ce n'est pas ça, le point.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je l'ai mentionné avant le dîner déjà, la société et la commission doivent collaborer, collaborer pour assurer la mise en oeuvre de cette nouvelle loi et à partager, à transférer des documents et des renseignements, et ce, entre autres, en considération du fait que certains de ces pouvoirs, actuellement détenus par la commission, seront désormais exercés par la société.

Mme Ghazal : Donc, vous voulez dire, c'est par... Donc, pendant la période de transfert, étant donné que c'est la SAAQ qui va avoir, comme on l'a vu, des pouvoirs que la commission avait, donc... c'est pour que ce transfert-là se fasse?

M. Bonnardel : Il y a déjà une collaboration qui se fait entre les deux entités, Mme la Présidente, comme je l'ai mentionné avant le dîner.

Mme Ghazal : Puis là je sais que ce n'est pas mentionné à l'article 264, mais, étant donné que l'objet de cet article-là est la question de partage et de transfert de données et de renseignements, est-ce que, la table de concertation aussi, ça pourrait être ajouté que ces gens-là collaborent ensemble, aussi, les membres de la table de concertation qui a été créée, là, par l'ajout de l'article dont je ne me rappelle plus le numéro, là, l'article qui met sur pied cette... je pense que c'est 274 point quelque chose, là, la table de concertation? Donc, est-ce qu'il y a lieu aussi d'ajouter que cette collaboration-là doit avoir lieu aussi sur cette table de concertation, pour s'assurer qu'on ne l'ait pas juste mise sur pied puis que, finalement, elle ne soit pas capable d'amener... de faire son mandat et de compléter son mandat et les mandats qui sont définis dans la loi, vu qu'elle n'aura pas les informations nécessaires pour pouvoir dire, finalement, est-ce que ça fonctionne bien, est-ce que dans certaines régions, il y a des usagers qui, eux, par exemple, n'ont pas le service auquel ils auraient droit en raison du fait qu'on a ouvert à tout le monde, qu'on a aboli les agglomérations puis qu'il y a des usagers qui sont, de ce que le ministre nous a dit, la base même de ce... une de ses préoccupations les plus importantes? Et ça, ça fait partie des risques que ces gens-là, où il n'y a pas d'argent à faire, ne soient pas très bien desservis.

Et donc c'est pour ça que la table de concertation a été créée, pour ce sujet-là. Quand on parle ici... Si, par exemple, ils ont besoin d'information et de données, en enlevant les informations confidentielles, par exemple, pour savoir les services qui sont offerts à ces usagers-là, est-ce qu'ils peuvent poser des questions, que ce soit à la SAAQ ou à la commission? Et est-ce que cette collaboration-là, aussi, il n'y a pas lieu de l'ajouter dans 264?

M. Bonnardel : J'ai déjà répondu, Mme la Présidente, à cette question, avant le dîner, à la députée de Mercier. C'est la même, même question. Comme ministre qui préside la table de concertation, j'aurai le pouvoir de demander des renseignements qui peuvent être rendus disponibles sans enfreindre la loi sur l'accès à l'information et les partager avec les différents membres du comité.

• (15 h 10) •

Mme Ghazal : Puis, si je reviens aux questions de confidentialité, puisque c'est une crainte que le ministre a, est-ce que, par exemple, il y a... De quelle façon, sans enfreindre, évidemment, la loi... je veux dire, toutes les informations confidentielles, sans enfreindre ça, ce principe-là important, est-ce qu'il n'y a pas moyen, par exemple, si des informations qui... doivent être communiquées entre la commission et la SAAQ, de s'assurer que, par exemple, les gens, sans que leurs noms soient communiqués, disent : O.K., j'approuve que mes informations soient communiquées à d'autres entités qu'à celle à qui je les communique? Je parle d'un répondant ou un chauffeur qui disent : Oui, oui, j'accepte que mes informations soient communiquées à une autre entité.

Peut-être que ce mécanisme-là existe déjà — est-ce qu'il existe? — pour éviter que la confidentialité des informations soit prise comme un prétexte pour éviter le partage des informations.

M. Bonnardel : Ce n'est pas un prétexte, Mme la Présidente, c'est une loi qui protège les données personnelles, les données qui ne peuvent être rendues publiques. Pourquoi vous pensez que je n'ai pas pu vous donner, encore une fois, le rapport sur Uber? Parce que c'est protégé par la loi sur l'accès à l'information. Je vous l'ai déjà mentionné. Ce document sera caviardé assurément. Vous ne serez pas satisfaite assurément de ce qu'il y a dedans, ça, je peux vous le dire tout de suite, il y a des éléments qui sont protégés, qui sont de nature commerciale ou confidentielle. Alors, je ne peux pas vous le répéter 12 fois, je vous le dis, c'est confidentiel, c'est protégé par une loi. La société et la commission sont assujetties à ça. Il n'y a personne qui peut... Les journalistes le savent très bien quand ils font des demandes d'accès, même nous, dans l'opposition, ou tout ça, quand on le faisait aussi, on n'est pas toujours satisfaits. Mais il y a des éléments qui ne peuvent pas être rendus publics. C'est tout.

Mme Ghazal : Là, le ministre parle du fameux rapport d'analyse, là, du projet pilote d'Uber et des questions que j'ai posées, des questions que j'ai demandées. Si, par exemple, il y avait les informations confidentielles, pourquoi, avant le 9 septembre, il n'en était pas question, de ça? Et le ministre nous disait : Bien oui, allez-y, posez-moi des questions, je vais tout vous donner. Posez-moi des questions, je ne cache rien, je vous les donne, je vous donne les réponses. Et, à ce moment-là, il n'était pas question des informations confidentielles. C'est pour ça que j'ai dit que c'était utilisé comme prétexte, mais... Je ne vais pas prêter d'intention, mais c'est cette analyse-là que j'ai faite parce que la réponse aujourd'hui a totalement changé par rapport à la réponse d'il y a un mois, même plus qu'un mois.

M. Bonnardel : Je peux donner des informations, Mme la Présidente, sans enfreindre la loi sur l'accès à l'information.

Mme Ghazal : Et il n'y a personne qui demande ici que le ministre enfreigne le droit à l'information.

M. Bonnardel : Parce que les demandes que vous m'avez demandées, Mme la députée, la grande majorité de ces questions vont enfreindre la loi sur l'accès à l'information. Alors, on va avoir...

Mme Ghazal : Quelles questions, par exemple?

M. Bonnardel : Bien, vous allez le voir quand vous aurez le rapport.

Mme Ghazal : Il n'y avait aucune question où il y avait des éléments nominatifs, c'était vraiment des questions de nombre de courses à tel endroit, tel endroit. C'est la confidentialité pour Uber?

M. Bonnardel : C'est des informations, je vous l'ai répété, de nature commerciale.

Mme Ghazal : D'abord, j'ai une autre question : Est-ce que le ministre a fait une analyse? Et est-ce que le gouvernement a analysé, sans rendre public, le résultat de ce projet pilote?

M. Bonnardel : Le projet pilote n'est pas terminé, Mme la députée. Quand il sera terminé, on pourra en faire une analyse.

Mme Ghazal : Mais le projet pilote ne sera pas terminé, donc il faut faire... Mais pourquoi est-ce qu'on ferait l'analyse si on change déjà les règles du jeu? On fait une analyse après coup? Il n'aurait pas fallu attendre de faire cette analyse-là puis après ça dire... mettre en place un projet de loi comme ça, qui change tout?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je peux permettre beaucoup de questions, là on est hors sujet sur la commission qui collabore avec la société, là. Je ne voulais pas ouvrir le jeu, malheureusement je l'ai ouvert, mais là je pense qu'il faut peut-être se ramener à l'article 264.

La Présidente (Mme Grondin) : Effectivement, Mme la députée de Mercier, je vous invite à... question de pertinence...

Mme Ghazal : ...conclure. Merci, Mme la... Juste pour conclure, si je comprends bien, je vais avoir le fameux rapport sans données confidentielles et commerciales. Est-ce que je vais l'avoir, oui ou non? Ça va être court comme ça.

M. Bonnardel : Bien sûr, vous allez l'avoir.

Mme Ghazal : Quand? Parce que ça fait plusieurs fois que j'ai le oui.

M. Bonnardel : Je vous l'ai dit depuis le 9 septembre, ce n'est pas moi qui gère la loi d'accès à l'information, Mme la députée.

Mme Ghazal : Non, ça, ça a été dit juste aujourd'hui.

M. Bonnardel : Bien...

Mme Ghazal : Ce n'était pas ça. Si on regarde le verbatim qui avait été... Je sais, là, je ne suis pas supposée être dans le sujet, mais c'est parce que c'est difficile de ne pas poser la question, parce que c'est quelque chose qu'on demande depuis très, très longtemps. Il y a eu un projet pilote. À quoi sert le projet pilote si on ne regarde pas les rapports et si on ne prend pas les décisions basées sur cette analyse-là, au lieu de faire les choses à l'envers?

Donc, à ce moment-là, si on regarde le verbatim, le ministre disait : Posez-moi toutes les questions, je vais vous répondre. Pas une seule fois le mot «données confidentielles, commerciales et loi d'accès à l'information» n'avait été prononcé. Je conclus là-dessus.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. Y a-t-il d'autres interventions sur l'article 64?

M. Bonnardel : 264.

La Présidente (Mme Grondin) : 264, pardon. Merci, M. le ministre. Non? Donc, nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 264 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

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

Nous poursuivons à la section III, «Services de transport rémunéré de personnes dont la mise en oeuvre est autorisée par certains projets pilotes». M. le ministre, la parole est à vous.

M. Bonnardel : 265. Malgré l'article 89.1 de la Loi concernant les services de transport par taxi, les projets pilotes énumérés ci-dessous demeurent en vigueur jusqu'au (indiquer ici la date de l'entrée en vigueur de l'article 1), à moins que le ministre n'y mette fin avant cette date :

1° le Projet pilote concernant des services de transport rémunéré de personnes demandés exclusivement par application mobile;

2° le Projet pilote visant à optimiser les services de transport par taxi et la desserte des infrastructures et des équipements collectifs régionaux sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, édicté par l'arrêté n° 2018-24 du ministre des Transports.

Jusqu'à cette date, le territoire auquel s'applique chacun de ces projets pilotes ne peut être modifié. De plus, aucun nouveau service de transport ne peut être autorisé par le ministre en vertu de l'article 89.1 de la Loi concernant les services de transport par taxi.

Les dispositions du premier alinéa s'appliquent malgré toute décision d'un tribunal rendue après le (indiquer ici la date qui précède celle de la présentation du présent projet de loi) qui a pour effet d'invalider ou de suspendre l'application de l'un de ces projets pilotes.

L'article 265 du projet de loi est une disposition de nature transitoire visant le maintien de projets pilotes qui autrement prendraient fin avant l'entrée en vigueur de la plupart des dispositions du projet pilote et qui ne pourraient être renouvelés suivant les termes de la Loi concernant les services de transport par taxi.

De plus, puisque le projet de loi pérennise les mesures prévues par ces projets pilotes, le dernier alinéa vise leur protection en cas de contestation judiciaire afin d'éviter toute discontinuité du droit entre l'adoption du projet de loi et l'entrée en vigueur complète de ses dispositions un an plus tard.

Il y a un amendement pour l'article 265, qui se lit comme suit :

À l'article 265 du projet de loi, insérer, dans le premier alinéa et avant le paragraphe 1°, les paragraphes suivants :

«0.1° Le Projet pilote concernant le permis et la formation de certains chauffeurs effectuant du transport rémunéré de personnes sur l'île de Montréal;

«0.2° Le Projet pilote favorisant l'utilisation de nouvelles automobiles entièrement mues par l'électricité dans l'industrie du transport par taxi;».

Commentaire : L'amendement proposé à l'article 265 vise à s'assurer que les deux projets pilotes qui y sont mentionnés demeurent en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur de l'ensemble des dispositions législatives qui y régiront le transport rémunéré de personnes, laquelle est fixée à un an après la sanction de la loi en vertu de l'article 275.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le ministre. Nous allons donc commencer par le premier alinéa de l'article 265. Par la suite, nous procéderons à l'amendement. Donc, y a-t-il des commentaires ou interventions sur le premier alinéa de l'article 265? Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Oui. J'ai juste une question. «À moins que le ministre n'y mette fin avant cette date», qui sera définie, là, qu'est-ce qui ferait que le ministre va y mettre fin? Quels sont les critères?

M. Bonnardel : ...question de flexibilité, là, mais, honnêtement... Oui, c'est ça, si les entités ne respectaient pas la loi.

Mme Ghazal : Vous voulez dire si le projet pilote... Qu'est-ce qui ne respecterait pas la loi?

M. Bonnardel : Si les entités, les entités.

Mme Ghazal : O.K. Puis donc il n'y a pas d'autres critères que celui-là?

M. Bonnardel : C'est ça. C'est les mêmes pouvoirs que le ministre a présentement.

Mme Ghazal : O.K.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous allons continuer avec l'amendement qui est déposé par le ministre. Y a-t-il des commentaires sur le premier alinéa?

Mme Ghazal : ...sûre, est-ce que c'est le premier alinéa de l'amendement qu'on vient de recevoir ou le premier alinéa... O.K., c'est le 0.1° ou le 1°?

La Présidente (Mme Grondin) : Bien, là, nous sommes rendus à l'amendement.

Mme Ghazal : L'amendement, O.K.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, l'alinéa introductif. Y a-t-il des commentaires?
• (15 h 20) •

Mme Ghazal : J'aurais une question aussi par rapport... Parce qu'ici on parle de «projet pilote concernant le permis et la formation de certains chauffeurs [effectuent] sur l'île de Montréal». On a passé beaucoup d'articles sur les pouvoirs de l'île de Montréal. Est-ce que, par exemple, ces projets pilotes, dans le fond, ça va être piloté par la ville de Montréal ou ça va être quelque chose avec le ministère?

M. Bonnardel : Le projet pilote qui est déjà actuel, là, qui est en vigueur, là.

Mme Ghazal : Mais, vu que... Je comprends... O.K., c'est terminé.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. On était rendus au premier alinéa. Par la suite, on va poursuivre avec le premier paragraphe.

Mme Ghazal : O.K. Très bien. C'est le premier paragraphe. Parfait.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il n'y a pas de commentaires sur le premier alinéa de l'amendement? Donc, vous pouvez poursuivre, Mme la députée de Mercier, avec le premier paragraphe.

Mme Ghazal : O.K., moi, juste pour être sûre, parce qu'on a passé aussi beaucoup... il y avait beaucoup d'articles, et peut-être qu'il y avait aussi des amendements, par rapport à l'autonomie, là, des municipalités, notamment la ville de Montréal, par rapport à la gestion, là, du transport rémunéré de personnes. Je pense que c'étaient des amendements aussi, la ville ou les autres sociétés de transport. Je voulais juste savoir : Pour ce projet pilote, est-ce qu'il y a une autonomie qui est donnée à la ville de Montréal, ou pas du tout, ça n'a rien à voir?

M. Bonnardel : Rien. Ça n'a rien à voir.

Mme Ghazal : O.K.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il d'autres interventions sur le paragraphe 0.1° de l'amendement? Le paragraphe 0.2° de l'amendement? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention... Oui, Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Ce projet pilote, il est déjà échu, celui-là sur... «Projet pilote favorisant l'utilisation de nouvelles voitures», il n'est plus en vigueur. L'autre, il est encore en vigueur, 0.1°, mais 0.2°?

M. Bonnardel : ...2020.

Mme Ghazal : 2020. Donc, il a été reconduit récemment?

M. Bonnardel : Oui.

Mme Ghazal : O.K. Puis, dans le fond, est-ce qu'on a eu toutes les informations, le rapport... par rapport à toutes les voitures électriques, et tout ça, tous les amendements qu'on avait amenés pour avoir des données sur l'utilisation des voitures électriques pour le transport rémunéré de personnes? Est-ce que ce projet pilote qui avait été mis en place... est-ce qu'on a les données de ça, le rapport de projet pilote, dont une année vient d'être terminée?

M. Bonnardel : Il y a un rapport... laissez-moi deux petites secondes, je vous donne ça. C'était juste pour permettre... C'est un projet pilote pour permettre, donc, un empâtement plus petit pour certains véhicules électriques, de pouvoir opérer malgré l'empâtement qui est prescrit initialement par règlement pour les véhicules de taxi.

Mme Ghazal : Est-ce que ça a fait qu'il y a eu plus de véhicules électriques? Est-ce qu'on a des chiffres, des données pour dire : Ah! il y a eu plus de véhicules électriques, ou ça n'a pas eu aucun impact, puis pour quelles raisons ça n'a pas eu aucun impact? De quelle façon est-ce qu'on s'assure que, finalement, le projet pilote, si on le reconduit, au moins qu'il encourage l'utilisation... l'achat ou l'utilisation, aussi, d'un véhicule électrique pour faire du transport rémunéré de personnes ou de taxi?

M. Bonnardel : Oui. C'est surtout le Kia Soul, qui était populaire auprès de l'industrie, qui n'était pas autorisé parce que l'empâtement n'était pas réglementaire. C'est surtout pour ce véhicule qui était très populaire pour l'industrie, qui permettait donc d'avoir une permission, donc un empâtement... un projet pilote qui permettait de réduire l'empâtement pour ces véhicules.

Mme Ghazal : Donc, l'objectif était comme de les accommoder, d'avoir ces véhicules-là même s'ils ne respectaient pas les critères pour conduire un taxi. C'était comme de les accommoder. Ce n'était pas nécessairement dans l'objectif d'augmenter l'achat de voitures électriques, parce que c'était déjà populaire, c'était déjà le cas.

M. Bonnardel : Bien, c'est... oui, pour permettre l'augmentation du nombre de véhicules électriques, parce que ce véhicule était populaire du côté de l'industrie du taxi.

Mme Ghazal : Donc, ça a favorisé de combien? Est-ce qu'il y a eu une augmentation parce que c'est devenu permis, alors qu'avant ceux qui l'achetaient, bien, ils ne respectaient pas les critères, là, pour un véhicule pour faire du taxi? Est-ce que ça a augmenté de beaucoup, de 10 %, de 20 %, de 30 %, ou peu?

M. Bonnardel : On n'a pas de statistiques pour le nombre de véhicules Kia Soul qui ont été acceptés dans le cadre de ce projet pilote. Je pourrai peut-être vous donner ça ce soir, ou demain, ou à la fin du projet pilote, mais là je n'ai pas l'information du nombre de véhicules.

Mme Ghazal : O.K. On dit : À la fin du projet pilote, mais là je comprends qu'il était échu le 10 août 2019, donc il y a eu... Ça faisait un an que lui existait, donc il va y avoir un rapport, après, qui va sortir pour avoir ces informations-là.

M. Bonnardel : Ceux qui souhaitent obtenir le nombre de Kia Soul qui sont sur la route, j'essaierai d'avoir ces informations ce soir ou demain pour vous.

Mme Ghazal : Mais, en fait, la question, c'est : Quand il y a un projet pilote, il y a des rapports qui sortent puis qui sont rendus publics?

M. Bonnardel : Pas nécessairement. Est-ce qu'il y a un... Un petit instant, je vais vérifier. Je vais vérifier.

(Consultation)

M. Bonnardel : Excusez-moi. Vu que, nécessairement, le projet pilote a été reporté, le rapport sera déposé l'année prochaine.

Mme Ghazal : Puis le projet pilote a été reconduit pour quelle raison?

M. Bonnardel : Parce que c'était populaire.

Mme Ghazal : O.K. Puis, dans le fond, on va le faire juste deux ans puis, après deux ans, on va avoir un rapport ou on...

M. Bonnardel : C'est ça, à la fin, on aura un rapport.

Mme Ghazal : Puis il n'y a pas comme de rapport d'étape...

M. Bonnardel : Non.

Mme Ghazal : ...pour dire qu'est-ce que ça a donné, est-ce que ça a marché, est-ce que... Parce que c'est un peu en lien avec les informations que je vous demandais. En fait, un des amendements, si je me rappelle bien, c'était de pouvoir... c'étaient des compromis, là, c'était au début, c'est d'exiger que, dans la flotte de véhicules des répondants, il y ait tant de voitures électriques hybrides, etc. Puis après ça, je me rappelle, comme le ministre ne voulait pas qu'on exige ça, même s'il était certain que... puis il souhaitait que ça aille quand même donner des résultats dans toute la question de l'électrification des transports. Mais finalement un de mes amendements, je m'en rappelle bien, c'était au moins de fournir cette information-là, que ce soit exigé qu'ils fournissent cette information-là pour qu'on puisse dire, un peu comme les taxis... Eux, ils sont rendus à 40 % de voitures hybrides électriques, qui ne sont pas à essence. Et là je voulais savoir... Dans le fond, avec ce projet pilote, il y aurait des informations qu'on pourrait avoir, mais là c'est pour un type de voiture.

Donc, on a très peu d'information pour pouvoir dire est-ce que, finalement, ça donne des résultats ou pas, les mesures qu'on met en place, dans l'augmentation des voitures électriques. Puis, pour savoir ça, bien, on a besoin de données, de chiffres. Parce que c'est combien de pour cent de la flotte qui va être électrique, combien de pour cent non? Et en ce moment il y a... C'est comme si ce n'était pas important d'avoir les résultats de ces projets pilotes. Donc, je comprends, la raison de ce projet pilote n'est pas de favoriser l'électrification de la flotte des voitures de taxi.

M. Bonnardel : ...Mme la députée.

Mme Ghazal : Oui, je sais. Mais ce n'était pas ça, l'objectif. C'était parce que c'était une demande d'avoir cette voiture électrique qui est plus petite, de le faire. Mais maintenant est-ce que ça a donné des résultats? Est-ce que, finalement, ça a fait en sorte que la flotte, de façon générale, va être plus ou pas? C'est qu'on a de la difficulté à chaque fois qu'on pose des questions. On veut juste avoir l'information. On ne l'a pas. Donc, on ne sait pas si on avance, ou on recule, ou si ça ne donne pas de résultat pour corriger le tir dans les mesures que le gouvernement va mettre en place. C'est à ça aussi que ça sert de faire des projets pilotes, pas juste de les reconduire puis... Il faut que les décisions qu'on prend, notamment des projets de loi qui modifient beaucoup de choses, soient basées sur des données. Et en ce moment on n'en pas. Puis, à chaque fois qu'on en demande, bien, on va vous les donner au compte-goutte.

M. Bonnardel : Je suis d'accord avec vous. Je n'ai pas l'intention dans le futur de gérer par projets pilotes.

Mme Ghazal : Mais, par exemple, on fait un projet de loi sans aucune analyse d'impact digne de ce nom. Moi, je ne l'ai pas vue, l'étude d'impact.

M. Bonnardel : Il est disponible sur le site Internet.

Mme Ghazal : Non. Digne de ce nom, je dis.

M. Bonnardel : Ça, c'est votre analyse, Mme la députée. Je la respecte.

Mme Ghazal : Puis c'est l'analyse aussi des experts. Puis, si on regarde... Comme je vous dis, nous, les seuls impacts qu'on pouvait voir, c'est partout où est-ce que le marché a été libéralisé pour les Uber de ce monde. Ici, on n'a pas l'analyse d'impact qu'il va avoir ici. Moi, je me suis fiée sur des études d'experts d'études qui ont été faites, mais on n'avait pas une étude qui a été faite ici, au Québec, pour savoir quel est l'impact de ce projet de loi. Puis, pendant la commission, on a essayé d'obtenir... Moi, j'ai essayé beaucoup d'obtenir des informations, mes collègues aussi, puis tout ce qu'on avait, c'était des «on souhaite que ça aille mieux pour les chauffeurs de taxi», «on souhaite que ça fasse changer les comportements pour que les gens laissent leurs voitures à la maison, une voiture à la maison», «on souhaite que les gens vont utiliser le transport en commun» puis «on souhaite que l'industrie du taxi va survivre». Mais il n'y a pas de données réelles qui démontrent ça. Et c'est à ça que ça sert, l'étude d'impact. Tellement que même la loi sur le transport adapté avait été oubliée, ou il fallait faire... s'assurer de la respecter, mais finalement on a corrigé le tir.

Donc, est-ce que ça va être possible d'obtenir des informations par rapport à ce projet pilote, un rapport d'étape?

• (15 h 30) •

M. Bonnardel : Il n'y a pas de rapport d'étape, Mme la Présidente, dans le cadre des projets pilotes. Tout sera dévoilé à la fin de ce projet pilote, pour satisfaire, encore une fois, les oppositions, s'ils le souhaitent, et les gens qui voudront bien lire ce rapport.

Mme Ghazal : L'objectif, ce n'est pas juste de satisfaire les oppositions, c'est de s'assurer qu'on atteint nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre puis d'électrification des transports. C'est ça, l'objectif... et de la mobilité durable.

M. Bonnardel : C'est ce que je souhaite aussi en augmentant l'offre et en changeant le comportement des automobilistes et des usagers.

Mme Ghazal : Mais sans mettre aucune contrainte sur le nombre de voitures électriques ou hybrides, puisque ça pourrait être 100 % à essence. Il n'y a aucune mesure incitative autre que les mesures... les bonus qui sont donnés à tout le monde. Mais, pour faire du transport rémunéré de personnes, il n'y en a aucune, même pas pour avoir les informations, même pas pour obtenir on en a combien. En ce moment, l'industrie du taxi est capable de nous le dire, et c'est 40 % hybride ou électrique. Est-ce que ce chiffre-là... si on ajoute les nouveaux joueurs, les taxis, tout le monde, dans un an après ce projet de loi, est-ce qu'il va rester à 40 %? Est-ce qu'il va devenir... il va descendre à 30 %, à 20 %? Est-ce qu'il va augmenter, peut-être? Tout ce que j'ai, c'est un souhait du ministre.

M. Bonnardel : Avec toutes les mesures qu'on met en place pour être capable d'augmenter le pourcentage de la flotte qui va être électrifiée dans le futur.

Mme Ghazal : Donc, on n'a toujours pas de données. Très bien.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il d'autres interventions? S'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix de l'amendement de l'article 265. Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté.

Nous revenons à l'article 265 et nous sommes rendus au paragraphe n° 1°. Y a-t-il des interventions? Paragraphe n° 2°? Y a-t-il des interventions sur le deuxième alinéa de l'article 265? Et le dernier alinéa? Donc, nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 265, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. Nous sommes rendus à l'article 266.

M. Bonnardel : 266, Mme la Présidente : Le titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi qui est autorisé à offrir un service de transport rémunéré de personnes par automobile dans le cadre du projet pilote visé au paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 265 et qui, afin de poursuivre l'exploitation de ce service après le (indiquer ici la date de l'entrée en vigueur de l'article 1), veut en faire un système de transport dont il serait le répondant doit transmettre par écrit un avis de son intention au ministre et à la Commission des transports du Québec au plus tard le (indiquer ici la date qui précède de 60 jours celle de l'entrée en vigueur de l'article 1) indiquant les mesures qu'il entend prendre pour se conformer à la présente loi.

Lorsqu'un tel titulaire de permis d'intermédiaire entend poursuivre l'exploitation d'un tel service sans en faire un système de transport, il doit, avant cette dernière date, aviser les chauffeurs de ce service de la nécessité d'obtenir les autorisations visées respectivement aux articles 17 et 25 lorsqu'ils ne sont pas titulaires d'un permis de chauffeur délivré en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi ou lorsqu'ils n'utilisent pas une automobile rattachée à un permis de propriétaire délivré en vertu de cette même loi.

Commentaire : L'article 266 du projet de loi permet au titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi visé par un projet pilote mentionné à l'article 265 de devenir le répondant d'un système de transport

au sens de la nouvelle loi, pour le territoire qu'il dessert actuellement, sans avoir à passer par le processus du système de la Commission de transports du Québec.

Si un tel titulaire ne souhaite pas opérer à titre de répondant d'un système de transport, il devra en aviser ses chauffeurs partenaires afin que ces derniers, le cas échéant, prennent les mesures pour se conformer à la loi nouvelle. Notons en effet qu'un tel titulaire pourrait décider de poursuivre ses activités au Québec comme répartiteur.

L'article 266 prévoit, selon l'option retenue par le titulaire, les avis devant être transmis à la Commission des transports ou aux chauffeurs.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des commentaires sur le premier alinéa de l'article 266?

Mme Ghazal : Oui, Mme la Présidente. J'ai une question. Dans le premier alinéa, ce que ça dit, c'est «veut en faire un système de transport dont il serait le répondant», donc le titulaire d'un permis d'intermédiaire. Il «doit transmettre par écrit un avis de son intention au ministre et à la commission». Dans l'avis, qu'est-ce que ça doit contenir? Quelles informations il doit transmettre au ministre et à la commission?

M. Bonnardel : Bien, c'est les dispositions qui vont permettre à Eva et à Uber, donc, de poursuivre leurs activités à titre de répondants d'un système de transport. Donc, c'est des renseignements... les mêmes renseignements qui étaient déjà dictés en amont, qu'on a déjà parlés dans la loi.

Mme Ghazal : Donc là, vous avez mentionné Eva. Est-ce que vous avez mentionné Uber? O.K. Lyft, tout le monde.

M. Bonnardel : Non, pas Lyft, pas Lyft. Lyft n'est pas dans le projet pilote, non.

Mme Ghazal : O.K. Donc, ça va être automatique qu'ils doivent transmettre cet avis-là.

M. Bonnardel : Exact.

Mme Ghazal : O.K.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il d'autres commentaires?

M. Bonnardel : Ils sont attirés à un projet pilote qui définit des territoires. S'ils veulent changer ça, on recommence le processus, là.

Mme Ghazal : Ça, c'est pour les endroits où le projet pilote est applicable. Mais là ça va être partout au Québec?

M. Bonnardel : ...souhaite, s'ils peuvent démontrer qu'ils peuvent offrir ce service.

Mme Ghazal : Puis comment est-ce qu'ils peuvent le démontrer?

M. Bonnardel : En faisant une demande et en mentionnant tous les éléments que nous avons déjà discutés à la commission.

Mme Ghazal : Est-ce que vous pouvez juste comme me rappeler, là, les éléments?

M. Bonnardel : Bien là, c'est tous les éléments qui ont déjà été...

Mme Ghazal : Juste en nommer quelques-uns, là.

M. Bonnardel : Bien, c'est : structure d'affaires, capacité financière, ressources matérielles, registre...

Mme Ghazal : États financiers.

M. Bonnardel : ...états financiers, et tout.

Mme Ghazal : Et donc la commission peut dire non. Basé sur quoi? Qu'est-ce qui ferait que, par exemple, il y en a un qui dit : Oui, moi, je veux... il transmet son avis, et la réponse, c'est non, de la commission? Qu'est-ce qui ferait qu'elle refuserait?

M. Bonnardel : C'est le jugement de la Commission des transports du Québec, ce n'est pas le mien.

Mme Ghazal : Pardon? Ce n'est pas quoi?

M. Bonnardel : C'est le jugement de la Commission des transports du Québec et pas le mien.

Mme Ghazal : Il «doit transmettre [...] au ministre et à la commission». Donc, c'est juste la commission qui peut refuser.

M. Bonnardel : Tout à fait.

Mme Ghazal : Puis ce serait basé... Vous dites : C'est son jugement, mais, par exemple, dans quel cas de figure elle pourrait refuser de donner le permis?

M. Bonnardel : Je n'ai aucune idée, Mme la députée. Si on ne peut pas démontrer par les articles que nous avons déjà votés que... la capacité financière, le nombre de chauffeurs, le nombre de véhicules, la structure humaine de la société, la capacité financière, je l'ai mentionné. C'est la CTQ qui va définir si, oui ou non, elle peut devenir un répondant et servir le territoire qu'elle aura défini.

Mme Ghazal : Donc, la capacité financière, si elle ne fait pas de profit, par exemple, depuis longtemps, est-ce que ça, c'est regardé?

M. Bonnardel : Cela n'a rien à voir avec la capacité de servir ou non un territoire x.

Mme Ghazal : Mais vous avez dit la capacité financière.

M. Bonnardel : La structure, cash-flow pour être capable de payer ses employés.

Mme Ghazal : S'ils ont les reins solides.

M. Bonnardel : De toute façon, ce débat, Mme la Présidente, a déjà été fait voilà des heures, sinon des jours et des semaines déjà.

Mme Ghazal : C'est parce qu'on veut être sûrs, on ne veut pas juste adopter des choses rapidement sans être certains de ce qui nous est présenté ici. Donc, c'est normal de poser des questions. Je comprends que le ministre trouve ça difficile de prendre du temps.

M. Bonnardel : Je pense que vous avez une très bonne mémoire, vous savez très bien que ces sujets ont déjà été discutés.

Mme Ghazal : Si le ministre veut que j'arrête de poser des questions, c'est bien, on va passer au suivant.

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

M. Arseneau : Je voulais juste une précision de la part du ministre. Ce qu'on veut faire, c'est passer de l'étape des projets pilotes à un déploiement, j'imagine, plus régulier, là, des services, des nouveaux joueurs que vous avez nommés tout à l'heure. Et ce que je comprends, c'est que, s'ils ne font que demander un renouvellement, ils sont confinés aux zones des projets pilotes actuels. Donc, c'est ça, ce que vous avez dit, mais je veux juste m'assurer que j'ai bien compris.

Ce qui veut dire que, si on aspire à ce que de nouveaux services viennent desservir l'ensemble des régions du Québec, où on pourrait avoir davantage de compétition, faire baisser les prix, utiliser la tarification dynamique, avoir un service amélioré là où, par exemple, on n'a pas de service, selon la vision du ministre, il va falloir que chacune de ces entreprises-là dépose une nouvelle demande et puisse démontrer, que ce soit sur la Côte-Nord, en Gaspésie et ailleurs, que ce soit, donc, réalisable, pour eux, et profitable et qu'ils seront en mesure de trouver, par exemple, la main-d'oeuvre, et ainsi de suite, et ça appartiendra à la commission d'en juger.

Est-ce que c'est ça qu'il faut comprendre? Donc, nécessairement, là, il y a quelques étapes à franchir, pour eux, avant de se déployer à l'ensemble du territoire québécois et dans les régions.

M. Bonnardel : C'est ça. Vous avez répondu à votre question.

• (15 h 40) •

M. Arseneau : D'accord, mais je veux valider mon interprétation. Mais il n'y a pas, dans ce processus-là, d'aucune façon, d'audiences ou d'interventions qui permettent, par exemple, au public, ou aux consommateurs, ou aux intervenants régionaux de se positionner, d'émettre un point de vue sur l'information qui a été transmise par les entreprises à la commission ou au ministre? Ça appartient à la commission, en délibéré, seule de déterminer la valeur de la demande?

M. Bonnardel : C'est une entité privée qui — c'est les règles définies dans la loi — aura à démontrer qu'elle peut ou non, oui ou non, desservir un territoire choisi.

M. Arseneau : Bien, c'est quand même important de se le dire, se le rappeler, parce qu'à une certaine époque il y avait quand même des représentations à faire, parce qu'il y avait des territoires qui étaient déterminés et qu'on souhaitait chercher un équilibre entre les besoins des consommateurs et l'offre qui leur était offerte. Aujourd'hui, c'est simplement

la commission qui va... Si la demande est valide, on va émettre tout simplement le droit d'opérer à ces entreprises-là. Donc, je comprends très bien comment ça va s'opérer maintenant, là, la déréglementation, comment elle va se concrétiser, mais je voulais valider cette information-là pour moi-même et pour ceux qui nous écoutent. Je vous remercie.

Mme Ghazal : ...

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

Mme Ghazal : Oui, pardon. C'est juste que moi... Parce que le ministre a dit qu'il répondrait non, il pourrait dire non. Parce que, la façon que c'est écrit, comme ça, on a l'impression que c'est automatique. Dépose un avis, puis automatiquement la commission va dire oui. Je n'arrive pas à comprendre pour quelle raison ça serait refusé par la commission, à part dire que c'est le jugement. Mais je n'arrive pas à le voir, on a l'impression que c'est automatique.

M. Bonnardel : Bien, comment vous pouvez prétendre parler au nom des commissaires de la commission? Vous prétendez que, tout ce qui est mis dans la loi, un répondant pourrait s'en sauver? Les règles sont bien écrites, les structures sont bien écrites, humaines, financières ou autres. Vous avez à démontrer que vous avez cette capacité de servir. Et je pense que les commissaires de la Commission des transports du Québec sont bien, bien, bien capables de prendre une décision claire. Voilà.

Mme Ghazal : Je ne parle pas des commissaires et de leur jugement, ce n'est pas ça, c'est... Parce que ça dit : Ils doivent transmettre au ministre et à la commission en indiquant les mesures qu'ils entendent prendre pour se conformer à la loi. Puis j'arrive juste... Je comprends que le ministre met ça dans la cour des commissaires, mais ça se peut aussi qu'ils le transmettent au ministre. Est-ce que le ministre peut dire... peut avoir un droit de veto, par exemple? Donc, c'est juste une technicalité que ça soit transmis au ministre. C'est les commissaires, à la fin de la ligne, qui vont prendre leurs décisions basées sur les dispositions de la loi.

M. Bonnardel : Tout à fait.

Mme Ghazal : Puis dans quels cas il pourrait le refuser? Parce que vous dites : C'est les jugements, mais dans quels cas, par exemple? Juste un cas de figure : s'ils ont le cash-flow. Mais s'ils n'ont pas fait de profit depuis très longtemps?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, la question m'a été posée au moins 12 fois de la même manière. La structure financière, la capacité de payer est évaluée par les documents comptables que la société devra dévoiler. C'est un débat que j'ai déjà fait, j'en ai immensément parlé. C'est le jugement de la commission, par la suite, qui définit si, oui ou non, un répondant répond, encore une fois, aux besoins qu'elle souhaite apporter pour desservir, donc, des territoires x.

Mme Ghazal : Et la façon, par exemple, ce répondant-là, qu'il paie ses chauffeurs, qu'il les traite, est-ce que ça, c'est regardé ou pas, puisqu'il n'y a pas de disposition là-dessus, dans la loi?

M. Bonnardel : Non, il n'y a pas de disposition, dans la loi, là-dessus.

Mme Ghazal : Donc, eux, leur recours, c'est juste les normes du travail?

M. Bonnardel : Si c'est le cas, oui.

Mme Ghazal : Mais, la commission, ça ne serait pas justifié... Supposons que quelqu'un va aux normes du travail, puis un chauffeur a un jugement qui lui est favorable, ce ne serait pas assez pour que la commission aille voir les pratiques de ce répondant puis lui retire son autorisation? Ça ne fait pas partie des critères que la commission regarde du tout, du tout, du tout, même si ce répondant a plusieurs... par exemple, il perd, là, devant le tribunal administratif en vertu des normes du travail?

M. Bonnardel : Vous savez, plein de sociétés peuvent perdre devant le tribunal administratif pour des causes x, y, de multiples PME, au Québec, qui, malheureusement... où il y a des employés non satisfaits de leur départ ou de leur congédiement, ont le plein droit d'aller devant le tribunal après les normes du travail. Est-ce qu'on met à mort toute société qui pourrait avoir un problème avec ses employés? Vous semblez dire : Peut-être, oui. On n'ira pas là.

Mme Ghazal : Je veux juste voir sur... J'essaie de trouver les cas de figure où la commission pourrait dire non.

M. Bonnardel : ...pas à cet article. Malheureusement, on l'a déjà discuté.

Mme Ghazal : Là, on est juste à l'alinéa... le premier alinéa?

La Présidente (Mme Grondin) : Au premier alinéa. Y a-t-il d'autres interventions? Donc, nous allons à l'alinéa suivant, au deuxième alinéa de l'article 266. Y a-t-il des commentaires? Nous allons donc procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 266 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. L'article 267. M. le ministre.

M. Bonnardel : Oui. Article 267 : Le service de transport rémunéré de personnes qui fait l'objet de l'avis prévu au premier alinéa de l'article 266 devient de plein droit à compter du (indiquer ici la date de l'entrée en vigueur de l'article 1) un système de transport autorisé. Le titulaire de permis d'intermédiaire en services de transport par taxi autorisé à fournir ce service devient, de la même manière, le répondant du système.

Le territoire de desserte du système correspond aux territoires des municipalités désignées par le projet pilote.

Le répondant est tenu de prendre les mesures qui, le cas échéant, sont nécessaires afin d'assurer la conformité du système aux normes qui lui sont applicables et d'en faire rapport à la commission, suivant la forme et la teneur que prévoit un règlement du gouvernement. Pour ce faire, il dispose du délai prévu par ce règlement, lequel ne peut excéder six mois à compter du (indiquer ici la date de l'entrée en vigueur de l'article 1).

Commentaire : L'article 267 prévoit qu'un service de transport rémunéré de personnes visé par un avis fait conformément au premier alinéa de l'article 266 deviendra de plein droit un système de transport autorisé.

Le territoire de desserte du système ainsi autorisé sera celui correspondant aux territoires des municipalités désignées dans le projet pilote. Tout agrandissement à ce territoire nécessitera donc le remplacement d'autorisations à cette fin, en suivant les nouvelles dispositions de la loi applicables en la matière.

Enfin, le troisième alinéa de l'article 267 accorde au répondant du système ainsi autorisé une période maximale de six mois pour se conformer aux dispositions de la loi nouvelle et des règlements pris pour son application. Ce délai de grâce est nécessaire puisque les règlements ne seront connus que peu de temps avant l'entrée en vigueur complète de la loi nouvelle.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions sur le premier alinéa de l'article 267? Deuxième alinéa? Troisième alinéa? Nous allons donc procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 267 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. Nous sommes rendus à la section IV, Autres dispositions transitoires et finales. M. le ministre, l'article 268, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui. 268. Les tarifs établis par la commission en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi, tels qu'ils se lisaient avant le (indiquer ici la date de l'entrée en vigueur de l'article 234), demeurent en vigueur, avec les adaptations nécessaires, jusqu'à ce qu'ils soient remplacés ou abrogés par les tarifs pris en vertu de l'article 91 de la présente loi.

Commentaire : L'article 268 du projet de loi prévoit le maintien des tarifs établis par la Commission des transports du Québec malgré l'abrogation des dispositions de la Loi concernant les services de transport par taxi en vertu desquelles ils ont été pris. Il s'ensuit que la commission ne sera pas tenue d'établir de nouveaux tarifs dès l'entrée en vigueur de la loi nouvelle.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des commentaires sur l'article 268?

• (15 h 50) •

Mme Ghazal : Oui, Mme la Présidente. Donc, ici, là, je comprends, on est rendus à la section des dispositions transitoires et finales. Là, ici, on parle des tarifs qui vont rester... ceux établis, là, par la commission en vertu de l'ancienne loi... ou la loi encore actuelle, en vigueur, puis il va y avoir des adaptations nécessaires jusqu'à ce qu'on les remplace. Comment ça va fonctionner, toute cette période de transition, pour les gens, pour ne pas que ça se fasse de façon bordélique, tout de suite, du jour au lendemain?

Les gens, ils se posent beaucoup de questions. Ils se disent : Qu'est-ce qui se passe avec moi? Est-ce que ça fonctionne? Est-ce qu'il y a un... les gens qui sont inquiets puis qui se posent des questions sur la transition, sur le fait que le projet de loi devient, là, effectif. Il y a des gens, par exemple, qui se posent des questions, ils sont... — même moi, quand je prends le taxi — ils se demandent : On ne le sait pas trop, on est comme dans l'instabilité, qu'est-ce qui peut arriver.

De quelle façon est-ce que le gouvernement répond aux inquiétudes? Est-ce que, par exemple, il pourrait y avoir un numéro de téléphone, un point de contact où les gens pourraient poser des questions puis se faire répondre beaucoup plus rapidement? Est-ce qu'il va y avoir des ressources qui vont être mises sur pied pour permettre à ces gens-là qui sont inquiets de poser des questions, de parler de leur cas personnel, à eux, pour dire est-ce que... comment ça va fonctionner? Puis ça, ça prend plus de ressources pour éviter que le ministère des Transports du Québec, ou la commission, ou la SAAQ soient inondés d'appels. Est-ce que ça, ça a été prévu, cette période de transition?

M. Bonnardel : Tout à fait. C'est le statu quo, ou presque, pendant un an, il n'y a rien qui ne change, outre le fait d'autoriser à l'industrie du taxi la tarification dynamique. Sinon, rien ne change.

Mme Ghazal : Donc, c'est pendant un an. Ça, c'est écrit dans une disposition de la loi?

M. Bonnardel : Bien, on l'a défini, que la période de transition allait durer un an, donc il ne se passera rien avant un an, outre le fait que la tarification dynamique sera disponible à l'industrie du taxi.

Mme Ghazal : ...nouveaux joueurs ne pourront pas venir, il n'y aura rien pendant un an de différent que ce qui se passe aujourd'hui.

M. Bonnardel : C'est ce que j'ai répété.

Mme Ghazal : Juste une année. Puis, pendant cette année, qu'est-ce qui a été prévu? Parce que ce n'est pas parce que ce n'est pas du jour au lendemain qu'il n'y a pas des gens qui vont se poser des questions dans les semaines... dans les jours, semaines, mois à venir, qui vont se dire : Qu'est-ce qui se passe avec mon cas?, ceux qui font du taxi, que ce soient des chauffeurs, des propriétaires de permis qui ne valent plus rien. Qu'est-ce qui se passe pendant cette année?

M. Bonnardel : Bien, il ne se passe rien, Mme la députée. Ceux qui font du taxi continuent le travail comme avant. La table de concertation sera mise en place. On a l'amendement qu'on a accepté hier, qui était la table après six mois, si je ne me trompe pas. Et les règlements, bien, seront préparés, seront écrits, il y en aura plusieurs, vous le savez. Mais il n'y a rien. Demain matin, l'industrie du taxi comme on la connaît continue d'opérer comme on la connaît, avec toutes les protections qu'on a définies dans le projet de loi depuis les six derniers mois où nous en avons discuté.

Mme Ghazal : Je comprends qu'il n'y a rien, mais, je veux dire, moi, ça me fait penser, quand on parle de période de transition, toute la question de la transition écologique. Par exemple, on sait qu'un jour il y a des industries très polluantes qui vont devoir arrêter si on veut respecter nos objectifs de réduction de gaz à effet de serre, mais l'objectif, ce n'est pas de le faire comme on l'a toujours fait. Tout le temps, tout le temps, dans n'importe quel changement, c'est toujours les mêmes personnes qui sont laissées pour compte et qui doivent payer le prix de ce changement.

Comme le projet de loi, c'est ce qu'on appelle la modernisation de l'industrie du taxi, pour éviter qu'encore une fois la modernisation, entre guillemets, de cette industrie... Parce que le projet de loi, ce n'est pas exactement ça qu'il fait, il y a une partie un petit peu retour en arrière. Mais, comme le ministre l'a dit, on ne fera pas le débat encore une fois. Comme on ne veut pas que ce soient toujours les mêmes personnes puis qu'il y ait des laissés-pour-compte, là, ce qui est déjà le cas, là, pour l'industrie du taxi, puisqu'ils vont perdre beaucoup au change dans les mois à venir, ils n'auront même pas une compensation pleine, et entière, et équitable, ce serait... Quelles sont les mesures prises?

Puis moi, je pense que c'est la responsabilité du gouvernement de faire cette transition puis d'accompagner les gens qui sont inquiets pendant cette année. Au lieu de dire : Pendant un an, débrouillez-vous, trouvez des façons, trouvez peut-être un autre emploi ou devenez un chauffeur Uber en travaillant beaucoup, beaucoup plus d'heures, etc., qu'est-ce que le ministre... Est-ce que le ministre, premièrement, reconnaît cette responsabilité d'accompagnement des gens qu'on laisse tomber? Si oui, s'il le reconnaît, qu'il a une responsabilité, quelles sont les mesures transitoires qui ont été... qu'il a mises en place? Ou peut-être qu'il va nous les présenter, là, puisqu'on est maintenant dans la section Dispositions transitoires. Moi, j'ai parlé d'un service, là, d'appels pour les gens qui ont des questions là-dessus, sur cette... après l'adoption. Est-ce que ça, ça existe, par exemple? Ça, c'est un exemple que je donne au ministre comme mesure qui pourrait être mise sur pied avec des ressources supplémentaires pour répondre aux questions des gens.

Parce que ce n'est pas vrai que... Nous, on a regardé le projet de loi article par article, ce n'est pas vrai que les gens qui travaillent dans l'industrie, tout le monde, là... Je parle aux gens qui sont sur la route puis qui font beaucoup d'heures parce qu'ils veulent vivre de... c'est leur travail, c'est leur gagne-pain, eux, ils ne vont pas lire article par article, puis ils ne le sauront pas, puis ils vont peut-être poser des questions. Supposons, les chauffeurs qui n'ont pas de permis, ils vont poser des questions au répondant. Est-ce que le gouvernement a mis en place un système pour répondre aux inquiétudes et un système pour accompagner les gens dans cette transition?

M. Bonnardel : Alors, un des premiers points, Mme la Présidente, c'est d'avoir bonifié, avec la bénédiction de l'industrie du taxi, bonifié l'aide aux cas particuliers, qui va passer de 10 à 40 millions de dollars. C'est quand même une somme importante.

L'autre demande importante pour eux, c'est de devancer le paiement. Initialement, si on n'avait pas fait ça, le paiement aurait pu être réparti sur une période de trois, quatre à cinq ans.

Alors, on va payer immédiatement, donc, le montant initialement payé pour un permis de taxi. Il y aura 40 millions pour les cas particuliers.

Il y aura surtout une table de concertation qui va asseoir tout le monde et où, je l'espère, on sera capables de réunir une grande, grande, grande majorité de l'industrie de taxi, qui, je le souhaite encore une fois, seront capables de parler d'une seule voix.

Mme Ghazal : Je comprends le ministre, il parle d'argent pour compenser une partie des pertes des gens. Mais, moi, quand je parle avec les chauffeurs de taxi, eux, ils ne pensent pas qu'à ça, parce qu'il y en a... Les gens ne sont pas tous près de leur retraite puis dire : Je n'ai pas besoin de tant de revenus pour plus tard, je vais avoir l'argent, puis j'ai de l'argent de côté, puis j'arrête, puis je ne fais rien, là, je vais à ma retraite. Il y a des gens qui ont besoin de... Je veux dire, ils vont peut-être prendre l'argent, ils vont avoir une hypothèque à payer. Moi, je parle autre que l'argent. Ils ont des questions techniques par rapport à l'application de la loi sur leur cas. Par exemple, il y a un propriétaire de permis, il dit : Je deviens automatiquement, après un an... un an après l'adoption de la loi, je deviens automatiquement un chauffeur autorisé.

Qu'est-ce que je dois faire comme démarche? Ah oui! il faut remplir tel formulaire, telle question, telle chose. Je le deviens automatiquement. Par exemple, s'il se pose la question puis il veut le savoir, est-ce qu'il faut qu'il aille à la SAQ... SAAQ? Peut-être qu'il va aller à la SAQ pour d'autres raisons, pour noyer sa peine! Mais je ne veux pas me moquer de ça parce que, pour vrai, là, c'est un sujet qui... Nous, on parle ici, on est en commission puis on va continuer notre emploi, mais il y a des gens qui sont réellement inquiets, puis je ne parle pas juste des représentants, je parle des gens qui conduisent les taxis puis qu'eux, ils n'ont pas le temps de faire de la politique, qui sont vraiment dans leurs taxis, je parle de ces gens-là maintenant.

Donc, ils deviennent chauffeurs autorisés, mais ils se posent la question, parce qu'ils entendent quelque chose dans les médias : Qu'est-ce qui est fait pour eux? D'entendre à gauche et à droite ou est-ce qu'il y a un endroit où est-ce qu'on leur dit... De quelle façon l'information va leur être communiquée de façon claire? Un site Internet? Une page Facebook? Transition p.l. n° 17? Je ne sais pas. De quelle façon... Quelles sont les mesures qui ont été mises en place pour éviter les machines à rumeurs, puis que les gens sont inquiets, puis qu'il y en a qui disent : Mon Dieu, c'est la fin, il faut que je me trouve un autre emploi, alors que peut-être qu'il y a quelque chose de bénéfique pour eux, peut-être, dans ce projet de loi, que je n'ai pas réussi à trouver encore, pour les gens qui font du taxi, mais peut-être qu'il y en a une?

Comment est-ce qu'ils vont être accompagnés? C'est une question extrêmement importante, pertinente. Et peut-être qu'il y a des choses que le ministère du Transport a prévues. Mais ce serait intéressant de faire en sorte que les gens de la commission, les membres de la commission puissent la connaître, cette information, et que le ministre puisse la communiquer.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, les chauffeurs de taxi seront accompagnés par leur propre association, leur propre regroupement. Tous les chauffeurs de taxi aujourd'hui en bonne et due forme sont automatiquement, automatiquement qualifiés comme chauffeurs de taxi suite à la transition d'un an après la loi. Et, encore une fois, je le souhaite, que ces multiples entités soient capables de parler sous un même chapeau.

Alors, s'ils parlent sous ce même chapeau, toutes les informations qu'eux souhaiteraient avoir, ils pourront l'obtenir de leur association ou regroupement. Et nous serons en communication avec ces regroupements où? À la table de concertation.

Mme Ghazal : Donc, si je comprends bien, il n'y aura pas un service de transition comme un numéro de téléphone, un site Web, une page, il n'y aura pas ça. Ça va être de cette façon-là que les informations vont être communiquées. Je veux juste que le ministre le confirme, c'est tout.

M. Bonnardel : Non, non, on a un site Web qui est dédié à l'industrie. S'il y avait quoi que ce soit, le ministère sera toujours là pour les aider. Mais il y aura leur regroupement ou leur association aussi pour les supporter.

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

• (16 heures) •

M. Arseneau : Moi, ma question porte sur les répondants ou les... Oui, c'est ça. Les territoires, actuellement, qui sont desservis par certaines entreprises sont limités. À partir de la nouvelle loi, ça éclate un peu. Mais on parlait tout à l'heure des nouveaux joueurs comme Uber et compagnie, bon, il va falloir qu'ils fassent une nouvelle demande pour pouvoir opérer ailleurs. Comment est-ce que c'est que la transition se fait? Peut-être que ça m'a échappé. C'est peut-être inscrit ailleurs, là, mais j'aimerais qu'on... Si c'est le cas, comment est-ce que c'est qu'on permet et qu'on juge de la capacité d'un répondant de couvrir un territoire plus grand à partir de la nouvelle loi? Est-ce que ça fait partie des mesures transitoires ou c'est déjà prévu qu'ils peuvent opérer partout au Québec? Et je parle avec un lanternon, les compagnies de taxi en tant que telles.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je sais que les deux oppositions souhaitent poser des questions hors sujet pour essayer d'allonger ces articles de loi. On est ici à l'article 268, le maintien des tarifs établis, et là on me parle de répondants et de territoires possibles. Je veux bien répondre, mais là je pense qu'on est hors sujet, fortement hors sujet à l'article 268, là.

Mme Ghazal : Je veux faire un rappel au règlement, je ne fais pas souvent ça, mais ça aussi, c'est prêter des intentions. Parce qu'on pose des questions sérieuses, et ce n'est pas ça, la volonté, du tout. En ce moment, on ne prend même pas tout notre temps. On pose des questions puis... parce qu'elles sont pertinentes et sérieuses. Et ce n'est pas juste pour nous, pour nous satisfaire nous qu'on pose les questions.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, je vous rappelle, nous sommes rendus à l'article 268. Nous sommes dans les dispositions transitoires, et donc je vous invite à restreindre vos questions aux articles.

M. Arseneau : Merci, Mme la Présidente. Je ne crois pas avoir abusé de mon temps de parole depuis le début de la présente session, là, et, si j'étais hors sujet, je m'en excuse. Je vais revenir un petit peu plus tard. Mais ma question était sous l'angle de la transition, et on parle de dispositions transitoires, alors c'était sous cet angle-là que je posais ma question.

La Présidente (Mme Grondin) : D'autres interventions concernant l'article 268? Nous allons donc procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 268 est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. L'article 269. M. le ministre.

M. Bonnardel : 269. Pour l'application du paragraphe 5° de l'article 9, du paragraphe 3° du premier alinéa de l'article 19 et du paragraphe 3° du premier alinéa de l'article 26, une autorisation octroyée en vertu de la présente loi s'entend également d'un permis visé par la Loi concernant les services de transport par taxi, telle qu'elle se lisait avant le (indiquer ici la date de l'entrée en vigueur de l'article 234).

Commentaire : L'article 269 apporte une précision d'une durée temporaire afin que les permis visés par la loi ancienne soient considérés comme des autorisations pour les fins de l'application des dispositions prévues à ces articles. Ainsi, une personne dont le permis aurait été révoqué en vertu de la loi ancienne ne pourra obtenir une autorisation en vertu de la loi nouvelle avant au plus cinq ans.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions sur l'article 269? Nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 269 est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. L'article 270.

M. Bonnardel : 270. La présente loi doit, pour la période du (indiquer ici la date de la sanction de la présente loi) au (indiquer ici la date qui suit d'un an celle de la sanction de la présente loi), se lire en y apportant les modifications suivantes :

1° à l'article 90, en remplaçant «chauffeur qualifié» par «titulaire de permis de chauffeur»;

2° à l'article 94, en remplaçant le deuxième alinéa par le suivant :

«Il en est toutefois exempté lorsque le fournisseur du moyen ou, s'agissant d'un chauffeur relevant d'un titulaire d'un permis d'intermédiaire en services de transport par taxi, ce titulaire publie ce document sur son site Internet ou dans son application mobile.»

Commentaire : Puisque les dispositions des articles 90 et 94 qui permettent la tarification dynamique entrent en vigueur dès la sanction du projet de loi, l'article 270 prévoit les adaptations qui leur sont nécessaires jusqu'à l'entrée en vigueur complète de la loi nouvelle. Pendant cette période, les articles 90 et 94 pourront donc se lire de façon cohérente avec la Loi concernant les services de transport par taxi.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions sur le premier alinéa de l'article 270? Le paragraphe... Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Donc, ici, si je comprends bien, pour l'article 270, la période d'un an, d'un an, là, de transition, ne s'applique pas à la tarification dynamique.

M. Bonnardel : Voilà.

Mme Ghazal : Pour seulement ceux qui se servent d'une application.

M. Bonnardel : Chez les propriétaires de taxi.

La Présidente (Mme Grondin) : Le premier paragraphe? Le deuxième paragraphe? Le dernier alinéa? Mme la députée de Mercier?

Mme Ghazal : Non, non, ça va.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions sur le dernier alinéa? Non? Donc, nous allons procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 270 est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. M. le ministre. L'article 271.

M. Bonnardel : Oui. 271. Tout premier règlement nécessaire pour l'application de la présente loi peut être publié avec un délai plus court que celui prévu à l'article 11 de la Loi sur les règlements (chapitre R-18.1), lequel ne peut être inférieur à 20 jours. Un tel règlement entre en vigueur le (indiquer ici la date de l'entrée en vigueur de l'article 1) malgré l'article 17 de cette loi.

Un tel premier règlement peut prévoir toute mesure transitoire nécessaire à l'application de la présente loi.

L'article 271 prévoit que les premiers projets de règlement devant être pris pour l'application de la présente loi pourront faire l'objet d'une publication à la *Gazette officielle du Québec* d'une durée moindre que celle de 45 jours prévue à l'article 11 de la Loi sur les règlements.

Il prévoit de plus qu'un tel premier règlement entrera en vigueur un an après la sanction du projet de loi.

Cette disposition vise à assurer que les règlements soient pris et en vigueur pour l'entrée en vigueur complète de la nouvelle loi.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions sur le premier alinéa de l'article 271? Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Oui. Juste comprendre pourquoi c'est, bien, un délai plus court que ce qui est prévu dans la Loi sur les règlements. Pourquoi c'est plus court?

M. Bonnardel : C'est le maximum, 45 jours. On peut aller moindre que 45 jours.

Mme Ghazal : Mais normalement, je veux dire, ce n'est pas une disposition qui est mise dans tous les projets de loi. Il faut que ce soit plus court. Normalement, c'est défini dans la Loi sur les règlements. Ici, on dit : Il faut que ça soit... Ça veut dire : ça peut être plus court. Je comprends qu'il y a un maximum, parce que normalement c'est 45 jours, le temps que les gens déposent des mémoires, que les gens interviennent sur les règlements, tout le processus, là, qu'on connaît, habituel, sur les règlements. Ici, pour quelle raison on va encore une fois... Déjà qu'on est dans la précipitation pour un projet de loi extrêmement important, qui bouleverse toute une industrie et des travailleurs et travailleuses, puis on est tout le temps dans la précipitation, puis on fait quasiment sentir mal quand on pose des questions. Pour quelle raison est-ce qu'on amène ici un délai plus court puis on ne respecte pas le fameux 45 jours? Pourquoi est-ce que... Ça pourrait être quoi? Une journée? Deux? Une semaine?

M. Bonnardel : ...qu'il y aura, Mme la Présidente, énormément de règlements. Il y a des occasions malheureuses où il n'y a même pas de consultation, où c'est aucune... zéro journée. Or, le mettre à 15 jours va quand même permettre, dans une certaine mesure, d'être capable de déposer des règlements, qui seront nombreux, vous le savez, et de les mettre en application, donc, rapidement après l'année de transition.

Mme Ghazal : Moi, je me rappelle qu'il y a beaucoup, beaucoup de questions qu'on posait pendant l'étude article par article, et à chaque fois on se faisait répondre... bien, très, très, très souvent, sur des questions quand même fondamentales et très importantes, notamment sur la formation, si je me rappelle bien, et d'autres sujets, et la réponse était : Ça va venir par règlement. Ça va venir, ça va venir, ça va venir par règlement.

Et là ici on parle... On a un article, l'article 271, qui parle de comment ça va fonctionner pour les règlements, et même, si je me rappelle bien, il y a eu même un amendement pour qu'on puisse voir les règlements avant qu'ils soient publics, et là on vient encore raccourcir ce temps-là. Peut-être pour d'autres lois qui sont moins fondamentales puis qui viennent moins bouleverser toute une industrie puis avoir des impacts majeurs sur des milliers et des milliers de personnes, je peux comprendre qu'on dise, bon : La période pour les règlements, ce n'est pas nécessaire qu'elle soit très longue, tout le monde s'entend, c'est une technicalité. Donc, ça, je peux comprendre que ça puisse exister. Mais on n'est pas dans ce cas de figure ici, dans ce projet de loi, mais alors là pas du tout. Donc, j'essaie juste de comprendre le fondement derrière le «plus court». Pour ce projet de loi, pour quelle raison est-ce que ça a été mis?

• (16 h 10) •

M. Bonnardel : ...fort simple, on veut juste ne pas être coincé dans l'année. Il y aura énormément de règlements. C'est un projet de loi fastidieux. Et je vous ai dit 15 jours tantôt, c'est 20 jours, donc on n'ira pas en bas de 20 jours. Je pense qu'à trois semaines d'avis, ou presque, c'est un élément qui permet à tout le monde de s'exprimer sur un futur règlement. Je pense qu'à 20 jours on va être capable... Ça, c'est le minimum, ça pourrait être un peu plus, là. Alors, encore une fois, il y aura énormément de règlements à déposer dans cette période d'un an. Alors, ça va nous permettre, encore une fois, d'être capables de permettre aux gens de s'exprimer sur ces futurs règlements et de préparer, encore une fois, ces règlements, qui seront fastidieux, pour la prochaine année.

Mme Ghazal : Écoutez, on se fait presser pour le projet de loi, donc je ne peux même pas imaginer pour le règlement, comme... en raccourcissant à ce point-là. Pour quelle raison cette précipitation incroyable? Parce que le délai de transition, c'est un an, mais, au lieu de faire... On prend comme les choses à l'envers au lieu de dire : Bien, faisons les choses comme il faut, prenons le temps de faire les choses comme il faut. Qu'est-ce qui nous presse tant? Comme le ministre le dit souvent et le répète, ça fait 40 ans que l'industrie fonctionne de cette façon. Il est temps de la changer... Ce n'est pas en augmentant, par exemple, la période de transition, comme ça a été demandé par l'industrie du taxi notamment, au lieu que ce soit un an, que ce soit plus. Et même ça, ça n'a pas été accepté.

Donc là, on arrive dans un projet de loi où il y a beaucoup de choses qui vont être décidées par règlement, des choses fondamentales, des choses, comme je le disais, qui vont bouleverser la vie de milliers de personnes, de milliers de gens. On ne peut pas faire ça à la légère et dire... Le délai de transition est tellement court. On s'est donné un an, donc il va falloir que les règlements... les adopter vite, vite, vite. Pour quelle raison cette presse? Surtout que des éléments fondamentaux vont être dans les règlements... dans le règlement. Si je me rappelle bien, comme je disais, il y avait la question des formations

et d'autres questions encore plus fondamentales qui échappent à ma mémoire en ce moment. Au lieu de dire : Bien, on va raccourcir le temps des règlements, bien, pourquoi est-ce qu'on n'augmenterait pas le temps de transition pour nous permettre d'avoir des règlements qui soient corrects et qu'on ne vive pas, après ça, avec les conséquences puis dire : Mon Dieu, le règlement a été mal fait ou on a oublié telle et telle chose dans la loi, bien, ou dans le règlement?

C'est comme une autre mesure qu'on prend en plus pour réduire... pour que le gouvernement aille encore plus dans la précipitation puis réduire le temps des groupes et des gens qui vont être bouleversés par la loi. Au moins, de faire entendre leur voix... Ce ne serait pas mieux... Au lieu de mettre ça plus court, ça n'aurait pas été mieux... plus court que le 45 jours, là, mais je peux comprendre que ça ne peut pas être en bas de 20. Il y a quand même une différence entre 20 et 45 jours. Ça n'aurait pas pu être mieux de dire : Bien, on va augmenter la période de transition? Est-ce que c'est un choix auquel le ministre a réfléchi?

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, une période de transition d'un an, c'est long, et ce n'est pas long. Quand il y a des juristes qui ont à préparer des règlements, de multiples règlements, ça peut être fastidieux. Et le but n'est pas d'empêcher les gens de s'exprimer. Les gens pourront s'exprimer. Dans une période minimale où on aura 20 jours pour s'exprimer sur chaque règlement, je pense que ça permet à tout le monde de s'exprimer, s'il y a lieu, pour les futurs règlements, qui, oui, vont modifier, encore une fois, et moderniser l'industrie du transport rémunéré de personnes.

Mme Ghazal : Je comprends, mais moi, je ne comprends pas la précipitation. Je comprends qu'on... ça va être fastidieux. En effet, c'est fastidieux pour les juristes si on veut faire les choses correctement. Mais pourquoi ne pas donner le temps aux juristes de faire leur travail, au lieu d'y aller dans la précipitation? Ça, ça serait une façon de réfléchir beaucoup plus logique, surtout quand on sait qu'il y a beaucoup d'éléments, si on regarde les articles de loi, qui ont été transférés dans les règlements, alors que ça aurait pu être très bien mentionné dans la loi. Mais le ministre a refusé une fois après l'autre, etc...

Donc, je veux juste répéter ma question puis avoir la réponse. Étant donné que le ministre reconnaît que c'est fastidieux et qu'il y a beaucoup de travail qui a été transféré vers les juristes, puisque le travail va être fait par règlement, puisque le ministre a refusé, plusieurs mesures, qu'elles soient mises dans la loi... Et, à chaque fois, on s'est fait répondre... Maintes et maintes fois, on s'est fait répondre, plusieurs fois : Ce sera dans le règlement, ce sera dans le règlement, ce sera dans le règlement. Je comprends que ça puisse être beaucoup de pression sur les juristes, qui vont devoir travailler sous pression.

Et donc je répète ma question : Dans ce contexte-là, pour quelle raison il n'a pas décidé plutôt d'augmenter la période de transition puis, au moins, de donner ça à l'industrie, qui, elle aussi, l'a demandé? Donc, il aurait fait d'une pierre deux coups. Il aurait augmenté la période de transition pour permettre aux juristes de faire un travail correct, qui soit de qualité, et non pas dans la précipitation, et aussi pour répondre à la demande de l'industrie, qui voulait une période de transition pour pouvoir s'ajuster, puisque ce n'est pas juste quelques heures ou un an de leur vie qui vont être bouleversés, mais des années entières. Et c'est leur gagne-pain qui est bouleversé, donc ce n'est pas rien. Est-ce que le ministre a fait cette réflexion-là de dire : Vu que c'est beaucoup, beaucoup de travail pour les juristes, donnons-leur plus de temps et augmentons la période de transition à plus qu'un an?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on l'a mentionné, pour nous, il est important d'adopter cette loi pour l'industrie du taxi, pour le transport rémunéré. Une période de transition d'un an, c'est quand même une période qui est longue, mais qui est courte pour préparer... Il ne faut pas oublier non plus que, dans l'article de loi, on marque «tout premier règlement», «il prévoit de plus qu'un tel premier règlement». Donc, encore une fois, oui, ce premier règlement sera fastidieux, il en est certain. Encore une fois, il faut établir un processus normal, permettre aux gens de s'exprimer, et, encore une fois, d'être capables d'avoir, donc, dans ce premier règlement, tous les éléments qui vont mettre en oeuvre cette loi.

Mme Ghazal : Puis est-ce que, dans ces délais-là... Je comprends, c'est toujours le même processus quand il y a des règlements, où les groupes vont pouvoir donner leurs avis là-dessus. Est-ce qu'ils vont être discutés à la table de concertation, ces règlements-là? Ou, pour aider les juristes, même, est-ce que la table de concertation, les membres de la table de concertation pourront donner leurs avis sur ces règlements-là, puisque les membres qui vont être autour, probablement qu'ils connaissent maintenant le projet de loi, puis ils vont le connaître très, très bien, ils vont pouvoir être une aide au gouvernement pour ces projets de règlement?

Est-ce que, premièrement... La première question, c'est : Est-ce que les membres de la table de concertation, surtout les membres de l'industrie du taxi et de ceux qui font du transport rémunéré de personnes par automobile... est-ce qu'ils vont pouvoir donner, si je peux dire, leur input dans la rédaction de ces règlements?

M. Bonnardel : Absolument.

Mme Ghazal : Ils vont être consultés à quel moment? Ils vont être consultés après la publication puis ils vont pouvoir donner leurs avis dans les 20 jours, ou avant?

M. Bonnardel : On pourra offrir les deux, Mme la députée, avant et après.

Mme Ghazal : Mais, la table de concertation, si je me rappelle bien l'amendement qu'on a voté, c'était qu'elle soit mise sur pied dans les trois prochains mois, c'est ça? Dans les six prochains mois, et tous les règlements doivent être écrits et terminés avant la période de... Est-ce que tous les règlements rattachés à cette loi-là doivent être terminés avant la fin de l'année de transition?

M. Bonnardel : «Nécessaire pour l'application de la présente loi», tout ce qui est nécessaire pour l'application de la présente loi doit être terminé.

Mme Ghazal : Puis ça, ça représente combien de règlements?

M. Bonnardel : Aucune idée.

Mme Ghazal : Donc, il va y avoir des règlements qui vont être soumis, déjà préparés, soumis à la période de consultation avant la mise sur pied de la table de concertation.

M. Bonnardel : Il est possible.

Mme Ghazal : Donc, la table de concertation ne sera pas toujours consultée.

M. Bonnardel : Ça n'empêche pas de parler à l'industrie, là, même si la table n'est pas créée.

Mme Ghazal : Mais, une fois que la table est créée, vous dites qu'il va y avoir... Mais, je veux dire, on ne sait pas, là, on parle dans le général, il va y avoir combien de règlements pour permettre l'application? Parce qu'il y a beaucoup de sujets sur le contenu que ces règlements vont contenir, c'est énorme, c'est beaucoup, beaucoup de sujets qui, normalement, auraient pu être... auraient dû être dans la loi. Mais là la réponse, c'est un peu comme oui et non, la table de concertation — je l'ai appelé la table de consultation, mais c'est la table de concertation — va être consultée, mais pas tant que ça finalement.

M. Bonnardel : Pourquoi vous dites ça?

• (16 h 20) •

Mme Ghazal : Parce qu'elle va être mise sur pied six mois plus tard, et après ça il va y avoir un délai... au maximum, six mois, je comprends, ça fait que ça peut être plus rapide que ça, mais au moins dans les six prochains mois. Puis, s'il y a d'autres règlements importants qui auront été adoptés avant, bien, on va, oui, parler à l'industrie, comme on l'a fait jusqu'à maintenant, à gauche et à droite mais pas dans un processus plus structuré comme celui de la table de concertation.

Donc, on va consulter de la même façon que, j'imagine, les consultations ont été faites pour le projet de loi, mais qu'on voit le résultat que ça a donné. Donc, si on veut que cette consultation-là ait une valeur, il faut que les membres qui auront été choisis... puisqu'un des reproches que le ministre faisait, c'est qu'on a beaucoup d'interlocuteurs, «je ne sais pas avec qui je parle», mais, au moins, cet outil-là, à la table de concertation, c'est d'avoir les bonnes personnes autour de la table pour discuter de choses importantes. Et un des éléments les plus importants, ce sont les règlements. Mais, s'il y a 90 % des règlements qui sont adoptés avant la mise sur pied de la table de concertation, donc la table de concertation ne sera pas consultée, à moins que le ministre me donne des indications sur la façon que les règlements vont être... parce qu'ici il y en a une... À l'article 271, on parle du délai qu'on raccourcit. Donc, c'est l'objectif de l'article 271. Et moi, mon intervention est à l'effet qu'il ne faut pas bâcler le travail qui va être fait sur les règlements et surtout la consultation, comme je considère que ça a été fait pour le projet de loi.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, je vais répondre une dernière fois en exposant à la députée que, premièrement, il est peu probable qu'on soit capables de publier avant six mois. Nous le souhaitons, parce que, comme on l'a accepté, l'amendement crée la table de concertation à l'intérieur de six mois, et vous comprendrez très, très bien qu'avec ces règlements il sera de notre intérêt, au bénéfice de tous, de communiquer avec l'industrie du taxi, s'il y a lieu, pour être capables de préparer ces règlements, ou avec tout autre organisme qui pourrait être susceptible d'apporter des informations importantes pour ces futurs règlements.

Mme Ghazal : Comment... J'essaie juste de trouver la bonne façon de le dire. Communiquer avec l'industrie du taxi, on a vu la façon que ça a été fait. J'espère que ça va être mieux dans le futur. Je veux dire, je le souhaite, mais la façon que ça a été fait, malheureusement ce n'était pas, disons, un succès. On ne peut pas dire que ça a été un succès, la façon que le gouvernement a communiqué avec l'industrie du taxi.

Et, dans un dialogue, il y a toujours deux interlocuteurs. On ne peut pas tout mettre la faute à un seul des deux interlocuteurs, et il faut des fois accepter, quand on a une position, quand on est dans le gouvernement, accepter une part de responsabilité de l'échec des communications qui ont eu lieu entre l'industrie et le gouvernement. Donc, j'imagine que le ministre serait d'accord avec moi pour dire que ça n'a pas été un succès, les communications qu'il a eues avec l'industrie du taxi.

M. Bonnardel : Comment vous pouvez prétendre cela, Mme la députée?

Mme Ghazal : Bien, aujourd'hui.

M. Bonnardel : Vous n'étiez pas présente. La porte a toujours été ouverte. On a discuté avec ceux qui souhaitent discuter avec nous. Il y a 6 200 propriétaires de taxi ou à peu près au Québec. Il y a plusieurs, plusieurs, plusieurs regroupements et associations.

Alors, le défi qu'on se donne, qu'on doit se donner dans le futur pour pérenniser l'industrie et donner toute cette force... Et c'est ce que je vous dis depuis six mois, c'est que l'industrie soit capable d'être forte, de parler d'une seule voix

et que cette table de concertation soit la plus forte possible, la plus forte possible pour que tout le monde soit capable de dire : Cette personne, ou ces deux personnes, ou ces trois personnes parlent pour nous, au nom des taxis de Montréal, de Québec, de Gatineau et de partout au Québec. Ça, c'est le défi que tout le monde doit se donner.

Mme Ghazal : Moi, ce que j'ai entendu, c'est un consensus de la part de l'industrie du taxi. Et parlez à n'importe quels chauffeurs qui n'ont pas eu une compensation juste et équitable. Ça, c'est un des éléments. C'est un des éléments, puis il y en a d'autres. Donc, il y a un consensus de leur part à cet effet, et le gouvernement n'a jamais réussi... Certains étaient même prêts, et beaucoup, un grand nombre, à reculer là-dessus, en ayant d'autre chose. Et aujourd'hui je n'ai pas entendu une personne de l'industrie du taxi, un travailleur, une travailleuse des taxis, chauffeur ou propriétaire, qui trouve que c'est une extraordinaire idée, ce projet de loi n° 17. En tout cas, ça ne sera pas la majorité.

La Présidente (Mme Grondin) : Mme la députée de Mercier, s'il vous plaît, je vous ramène à l'article 271. Nous sommes...

Mme Ghazal : ...sur les règlements.

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

Mme Ghazal : Donc, si je reviens... Merci. Merci, Mme la Présidente, de me ramener, de me focaliser. Donc, je vais me focaliser sur la question des règlements et la table de concertation, où le ministre dit qu'il veut que ça fonctionne bien, sur cette table de concertation, puis qu'elle soit pertinente, puis qu'elle puisse faire son travail et accomplir son mandat. Pour que la table de concertation le fasse, il y a ici une opportunité, toute la question de la réglementation où le gouvernement... Le ministre a décidé que plusieurs, plusieurs éléments dans la loi... a décidé qu'elles ne soient pas dans la loi et qu'elles seront définies par règlement. Donc, c'est ce que le ministre a décidé de faire. Correct.

Maintenant, la table de concertation, pour qu'elle puisse faire son travail correctement et accomplir son mandat... puis aussi qui écoute ceux qui vont être nommés par le ministre autour de cette table, qui dit : Oui, moi, je veux collaborer et travailler avec cette table de concertation pour que ça ne soit pas uniquement un souhait, pour ne pas que ça soit, encore une fois, un autre souhait du ministre, mais que ça soit réel, une des mesures possibles, qu'il peut mettre en place pour que ça le soit, ça serait qu'il puisse être consulté avant, pas après, pas dans le délai de 20 jours ou même si, certaines fois, c'est 45 jours... avant, lorsque les juristes font leur travail sur ces règlements, qui sont importants, qu'elle puisse être consultée avant. Comment est-ce que...

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

M. Campeau : Question de règlement.

La Présidente (Mme Grondin) : Question de règlement.

M. Campeau : Question de pertinence. J'entends parler de table de concertation, de règlements, comment les discussions étaient faites, d'échec de communication. Le texte du projet de loi ici, c'est «tout règlement pour l'application» puis quand est-ce qu'il va être publié. Je pense qu'on devrait en revenir, Mme la Présidente, à l'essence de l'article 271, s'il vous plaît.

Mme Ghazal : Je ne sais pas si le député de Bourget écoutait ce que je disais, je parle du délai de... C'est exactement ça, le sujet de l'article 271. C'est le délai, délai plus court que celui offert à l'article 11 de la Loi sur les règlements, et je suis exactement là-dessus. Donc, on veut raccourcir les délais et là j'ai compris l'explication du ministre, son explication de raccourcir les délais, c'est parce que la période de transition est très courte, c'est juste un an, parce qu'il n'a pas réussi... ou il n'a pas voulu accepter de prolonger ce délai-là plus longtemps.

Et la raison pour laquelle maintenant il me dit que c'est un an... mais ça, c'est son choix, mais la raison pour laquelle il veut raccourcir le délai, qui est déjà court, 45 jours, la raison, c'est parce qu'il y a beaucoup, beaucoup, beaucoup de travail pour les juristes, et je comprends très bien, puisque, si on regarde tous les articles, et beaucoup, beaucoup, beaucoup d'articles... À chaque fois qu'on posait des questions, qu'on amenait des amendements, la réponse du ministre, et ça, on pourrait les compter et on pourrait s'amuser à les compter dans le verbatim, c'est : Ça sera défini par règlement, ça sera défini par règlement, ça sera défini par règlement. Donc, beaucoup de choses... beaucoup de mesures de ce projet de loi ont été mises sur le dos de la réglementation, sur la réglementation, et donc les juristes vont avoir beaucoup de travail à faire, et donc, comme le délai de transition est d'un an, bien, il faut presser, presser, presser. C'est pour ça qu'on réduit le délai.

Maintenant, moi, ma question, le délai est tellement court, alors que les mesures qui vont être mises dans ce règlement sont tellement importantes, puisque ça a été le choix du ministre, contrairement à ce que les oppositions lui proposaient, de mettre ça plus dans le projet de loi puis que ça soit discuté, c'est tellement court, est-ce que l'industrie qui va être assommée par ce projet de loi va être consultée? Et là le ministre me dit : Oui, qu'il va les consulter. Mais comment? Il y a une table de concertation, et la table de concertation, elle va être mise sur pied uniquement, au plus tard, six mois après l'adoption du projet de loi.

Donc, comment est-ce qu'elle va être consultée, puisqu'elle ne sera même pas mise sur pied? Elle va être consultée de la même façon qu'elle a été consultée par le projet de loi n° 17 et, qu'on a vu, qui n'a pas été un succès. Ça, il n'y a

personne qui peut dire que ça a été un succès. Et, oui, peut-être qu'il y a une part de responsabilité de la part des gens dans l'industrie, eux-mêmes le reconnaissent. Toute la question de la modernisation, eux-mêmes ont reconnu qu'ils avaient du travail à faire. Donc, eux prennent part de cette responsabilité. Mais il y a aussi une part de responsabilité qui doit être prise par le ministre, et ça n'a pas été le cas, pour éviter qu'on se retrouve encore dans la même situation.

Est-ce que c'est possible? Ici, il y a quelque chose de concret. On ne peut pas juste avoir des souhaits : je souhaite que la table de concertation puisse faire son travail correctement, et qu'on puisse communiquer ensemble, et que ça aille bien. Ça, c'est un souhait. Maintenant, par quelles mesures? Voilà une occasion, avec l'article 271, une occasion pour le ministre de dire que, oui, la table de concertation, elle va pouvoir être consultée sur ces règlements. Mais les délais sont plus courts. Est-ce qu'elle va être consultée avant même que les règlements soient publiés? Il dit oui, mais elle va être constituée six mois plus tard. On est comme dans un...

• (16 h 30) •

J'essaie juste de trouver une solution. Parce que l'idée, ce n'est pas juste de souhaiter qu'il y ait belle collaboration, et que cette table de concertation soit extrêmement forte, et que l'industrie du taxi devienne plus forte. Ce n'est pas juste ça. Et je crois... vraiment, sincèrement, je suis sûre que, le ministre, c'est ce qu'il souhaite. Mais il faut aussi l'aider pour que son souhait devienne réalité. Et ici il y a un outil. De quelle façon est-ce que... dans les premiers pas que le ministre va faire après l'adoption de ce projet de loi, cette table de concertation n'est pas seulement un souhait ou une façon de dire : Bien oui, j'ai répondu à la demande, il y a une table de concertation. Qu'est-ce qui va arriver autour de cette table de concertation? Un des points et des éléments importants qui va continuer à affecter cette industrie, ce sont les règlements. De quelle façon elle va être consultée, puisqu'en ce moment on ne donne pas les conditions favorables à ce que cette consultation-là ait lieu? C'est encore des consultations à gauche et à droite, comme ça a été fait avec le projet de loi. Et c'est ça que je veux, que le ministre ne parle pas uniquement de souhaits, mais de mesures réelles. De quelle façon est-ce qu'elle va être consultée, cette table de concertation, puisqu'on est si pressés à adopter la majorité des règlements rapidement, rapidement, rapidement? Peut-être que 90 % des règlements vont être adoptés avant la mise sur pied de la table de concertation. Et le choix de ses membres qui va être fait par le ministre, donc, alors qu'il dit qu'il voudrait collaborer avec la table de concertation pour, dans la rédaction de... pas la rédaction, mais peut-être de les... collaborer avec eux dans ce qui sera mis dans ces règlements. Mais de quelle façon il va y arriver? C'est la question que je demande : De quelle façon il va y arriver? Mme la... Oui.

M. Bonnardel : J'ai déjà répondu cette question, Mme la Présidente.

Mme Ghazal : Moi, je vois...

La Présidente (Mme Grondin) : Mme la députée de Mercier, votre temps est écoulé. Donc, y a-t-il d'autres interventions sur le premier alinéa de l'article 271? Le deuxième alinéa? Nous allons donc procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 271 est adopté?

Des voix : Adopté.

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, adopté sur division. L'article 272. M. le ministre.

M. Bonnardel : Oui. La Commission des transports du Québec doit, au plus tard le (indiquer ici la date qui suit d'un an celle de la sanction de la présente loi), prendre un règlement en vertu de l'article 48 de la Loi sur les transports (chapitre T-12) afin de modifier ses règles de procédure de manière à assurer la mise en oeuvre des dispositions de la présente loi qui la concernent, lequel doit entrer en vigueur à cette date malgré l'article 17 de la Loi sur les règlements.

Malgré l'article 11 de la Loi sur les règlements, le règlement pris en vertu du présent article ne peut être édicté avant l'expiration d'un délai de 20 jours à compter de sa publication à la *Gazette officielle du Québec*.

Commentaire : L'article 272 prévoit l'obligation pour la Commission des transports du Québec de revoir ses règles de procédure en vue de la mise en oeuvre des dispositions de la loi nouvelle.

Il prévoit de plus que le règlement pris pour modifier ces règles de procédure bénéficiera également de délais de publication plus courts pour s'assurer de sa mise en oeuvre... de sa mise en vigueur au même moment que l'entrée en vigueur complète de la loi nouvelle.

J'ai... Non, c'est à 272.1. Je vous le lirai après.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, y a-t-il des commentaires sur le premier alinéa? Le deuxième alinéa? Nous allons donc procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'article 272 est adopté?

Des voix : Adopté.

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, il est adopté sur division. M. le ministre, vous avez un amendement.

M. Bonnardel : Oui. Donc : 272.1. Insérer, après l'article 272 du projet de loi, l'article suivant :

«272.1. Aucune convention collective entre un organisme public de transport et ses salariés ne peut restreindre le pouvoir de l'organisme de contracter pour assurer le fonctionnement d'un service spécial de transport par taxi pour les personnes handicapées ou pour organiser un transport collectif par taxi.

«Toutefois, aucun salarié régulier visé par une convention collective contenant pareille restriction au pouvoir de contracter d'un organisme public de transport ne peut être licencié ni mis à pied par cet organisme à cause de la conclusion d'un contrat pour l'organisation d'un transport collectif par taxi sauf s'il s'agit d'un service spécial de transport par taxi pour les personnes handicapées.

«Un litige relatif à l'application ou à l'interprétation du deuxième alinéa peut être soumis à l'arbitrage de grief conformément au Code du travail (chapitre C-27), comme s'il s'agissait d'un grief.»

Cet amendement propose la reconduction des dispositions de l'article 148 de la Loi concernant les services de transport par taxi. C'est une demande de l'ATUQ.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, y a-t-il des interventions sur le premier alinéa de l'article 272.1?

Mme Ghazal : Moi, j'ai juste une question de compréhension. Quand ça dit «aucune convention collective entre un organisme public et transport et ses salariés», donc, juste pour comprendre la logique, pour quelle raison... Parce que, dans les commentaires, ce n'est pas expliqué. Je comprends que c'est une demande de l'ATUQ, mais... juste pour que le ministre explique le fondement de cet amendement, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : ...convention collective ne permet pas de sous-traitance. C'est que ces sociétés puissent être capables de signer, donc, avec les sociétés de taxi qui font du transport pour les personnes handicapées, d'avoir encore une entente avec eux. Alors, on reconduit exactement ce qui était déjà dans l'article 148 de la loi sur les transports par taxi.

Mme Ghazal : Puis, dans le fond, c'est ajouté par amendement parce que... Parce qu'avant on ne voulait pas puis, là, on le veut? Ou c'est parce que c'est une demande? C'est ça? Ou c'est un oubli? Oui.

M. Bonnardel : C'est une demande de l'ATUQ.

Mme Ghazal : C'est une demande qui a été ajoutée. Puis, juste pour comprendre, parce que vous avez parlé de la sous-traitance, c'est pour empêcher de... c'est pour permettre à une compagnie à faire de la sous-traitance?

M. Bonnardel : Pour le transport adapté. Malgré qu'une convention collective pourrait l'empêcher.

Mme Ghazal : O.K. O.K. O.K.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il d'autres commentaires? Deuxième alinéa de l'article 272.1? Troisième alinéa? Nous allons donc procéder à sa mise aux voix. Est-ce que l'amendement de l'article 272.1, en fait, est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, l'amendement est adopté. Donc, on a un nouvel article, 272.1. Nous en sommes donc rendus à 273. M. le ministre.

M. Bonnardel : Donc : 273. Le ministre doit, au moins tous les cinq ans, faire un rapport à l'Assemblée nationale sur l'application de la présente loi et faire des recommandations sur l'opportunité de maintenir ses dispositions ou de les modifier.»

Commentaire : L'article 273 du projet de loi prévoit l'obligation pour le ministre des Transports de présenter à l'Assemblée nationale un rapport sur l'application de la présente loi.

La Présidente (Mme Grondin) : Y a-t-il des interventions sur l'article 273?

Mme Ghazal : Oui. Moi, j'aurais une question.

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

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Donc, au moins tous les cinq ans, faire un rapport sur, dans le fond, les... voyons! l'impact de la loi, puis de s'assurer de corriger le tir, si je comprends bien, la loi ou les règlements.

M. Bonnardel : C'est de faire rapport sur les dispositions de la loi, sur les tenants, aboutissants de la loi et faire les recommandations sur l'opportunité de maintenir ses dispositions ou de les modifier. Donc, c'est une question de transparence.

Mme Ghazal : Bien, moi, je suis d'accord avec ça, qu'on fasse une évaluation puis corriger le tir. C'est exactement ce qu'on essaie de faire. Il y a eu un projet pilote. C'est exactement la même logique. Donc, ça, c'est tout à fait d'accord

avec ça parce que... souvent, c'est qu'on a l'impression qu'on prend des décisions basées sur plus des impressions ou des idéologies plus que sur des rapports, puis des faits, puis des chiffres. Donc, ça, c'est ce que ça permet, l'article 273.

Maintenant, ma question, c'est : Pourquoi aux cinq ans?

M. Bonnardel : C'est un processus normal pour un projet de loi.

Mme Ghazal : Est-ce que vous voulez dire que le cinq ans, c'est une convention? C'est toujours écrit ça, dans beaucoup de lois?

M. Bonnardel : Je vais vous trouver des exemples si vous le souhaitez, là.

Mme Ghazal : Oui, s'il vous plaît.

(Consultation)

M. Bonnardel : ...l'assureur, la Loi sur les valeurs mobilières. Et des fois c'est 10 ans, même.

Mme Ghazal : Donc, c'est quelque chose d'habituel, et d'où vous avez choisi le cinq ans. Donc, si je comprends bien, c'est quand même... Parce que, là, on modifie une loi qui existe depuis, quoi, 20 ans et plus... non, 20 ans, et qui bouleverse énormément. C'est extraordinaire, là, comme bouleversements que ça va amener. Et on va découvrir au fur et à mesure ce que cette loi va donner. Et cinq ans plus tard... Donc, c'est cinq ans après l'application. Donc, ce n'est pas cinq ans après l'adoption. Donc, c'est six ans à partir de quand elle va être adoptée? Ou c'est cinq ans après l'adoption?

M. Bonnardel : Après sa mise en place, oui.

Mme Ghazal : Donc, c'est cinq ans après l'adoption. Donc, si c'est adopté en 2019, c'est plus cinq.

M. Bonnardel : Après la période de transition.

Mme Ghazal : Donc, c'est six ans après.

M. Bonnardel : C'est ça.

• (16 h 40) •

Mme Ghazal : Si c'est adopté en 2019, c'est dans six années. Et là, je comprends, il y a, par exemple, une période de transition d'un an. Et donc, cette période de transition, je peux comprendre qu'il n'y a pas rien qui se passe. Donc, on ne peut pas vraiment évaluer. C'est comme une année zéro.

Mais, au lieu de laisser cinq ans, étant donné que c'est quand même énorme comme bouleversement, comme je le mentionnais, puis qu'on ne sait pas ce que ça va donner exactement, que ça soit sur la congestion, l'électrification des transports, sur les travailleurs, chauffeurs de taxi, l'impact, ce qu'on voit, là, dans la presse internationale, sur ce qui s'est passé avec... quand on a libéralisé totalement, même ailleurs au Canada, par exemple, où il y a des mesures qui ont été mises en place après, après cette libéralisation... Mais est-ce qu'au Québec, étant donné que c'est un bouleversement si immense, pas juste dans la vie de gens mais aussi pour les usagers, c'est énorme, où est-ce que... Oui, on augmente l'offre, mais on ne sait pas comment l'offre va aller. Est-ce qu'elle va être équitable partout? Puis est-ce que tout le monde va être... par exemple, les usagers vont être bien servis, dépendant des régions où est-ce qu'ils habitent? Je pense aux personnes âgées, etc.

Donc, est-ce que ça ne serait pas plus logique, au lieu de cinq ans, de réduire le délai? Parce que ça a un impact immense, de réduire le délai. Je peux comprendre qu'après ça ça peut être fait aux cinq ans, mais, pour la première période, si on se rend compte que... pour avoir des données puis d'être sûrs que... de corriger le tir plus rapidement que d'attendre que ça continue puis qu'après ça... à cause de la loi, à quel point elle ne bouleverse pas juste une industrie, mais, comme je disais, les usagers, les habitudes de transport, de mobilité. Le fait, par exemple... Une des craintes que nous avons, c'est, comme les études l'ont démontré... puis le Bureau du taxi de Montréal est venu nous le dire, ça a démontré que le transport rémunéré de personnes est venu faire concurrence, dans certains secteurs, au transport collectif, alors que ce n'est pas du tout ça, l'objectif.

Cinq ans, c'est quand même beaucoup, c'est loin. Est-ce que ça ne serait pas plus avisé de réduire ce délai-là, étant donné l'importance du projet de loi? Et même le ministre a convenu que c'était quand même assez immense.

M. Bonnardel : Bien, la réponse à la question, c'est non, parce que nous aurons une table de concertation pour être capables de discuter avec les différents acteurs de l'industrie et de prendre des décisions, s'il le faut, pour modifier, encore une fois, au bénéfice de tous, les propositions qui pourraient être mises de l'avant par la table de concertation. Justement, cette table sera là pour être capable, encore une fois, d'entendre tous les intervenants du milieu et d'améliorer, encore une fois, l'offre disponible sur le territoire, au bénéfice des usagers.

Mme Ghazal : Donc, bien, je suis contente que le ministre nomme la table de concertation puis son rôle, aussi, important dans l'évaluation de l'impact de cette loi.

Est-ce qu'il n'y aurait pas... ça ne serait pas une bonne idée de le spécifier que ça ferait partie... non seulement de la consulter, par exemple, une fois que le rapport est émis aux cinq ans, là, mais est-ce qu'il n'y aurait pas une opportunité ici,

à l'article 273, d'ajouter ce rôle que va jouer dans l'intermédiaire, durant les cinq ans, avant que le rapport soit fait... Ça ne serait pas... Il n'y aurait pas une opportunité de le mentionner, exactement ce que le ministre dit maintenant?

M. Bonnardel : Non.

Mme Ghazal : Bien, excusez-moi, pour quelle raison? Parce que le ministre dit quelque chose. Moi, je voudrais... Je pense que la table de concertation aurait un rôle à jouer, et c'est la raison pour laquelle je ne veux pas réduire les cinq ans. Pour quelle raison non?

M. Bonnardel : Parce que, je vous l'ai mentionné, la table de concertation va être présidée par le ministre des Transports. Il y aura plusieurs acteurs, sur cette table, qui vont définir, encore une fois, les tenants, aboutissants de cette loi, qui vont l'évaluer, qui vont l'améliorer s'il le faut, qui seront partie prenante aussi du MTQ pour discuter des futurs règlements qui seront déposés. Alors, on aura tous les outils pour être capables, nous-mêmes, à cette table, de prendre les décisions importantes pour la pérennité de l'industrie.

Mme Ghazal : Mais comme simplement de le spécifier, de dire : Bien, cette table de concertation aura pour rôle, ou : la table de concertation sera mise au bénéfice pour évaluer les impacts des... et l'opportunité de faire des recommandations... c'est-à-dire de faire des recommandations et l'opportunité de maintenir les dispositions ou de les modifier. La table de concertation pourrait avoir un rôle, et ce serait écrit dans la loi, ça serait... Surtout que c'est la volonté du ministre, de ce que j'entends.

Ça ne serait pas... Juste de le mentionner, que ça ferait partie aussi de son rôle de faire cette évaluation-là, et qu'on en tiendra compte. Ça ne sera pas nécessairement que la table de concertation va faire un rapport à chaque année, ce n'est pas ça, l'idée, mais qu'on en tienne compte. Parce que l'idée, c'est qu'il peut y avoir une table de concertation, mais on peut ne pas tenir compte du tout de ce que la table de concertation dit et de ses évaluations. Est-ce que ça ne serait pas une bonne idée ici de le mentionner, et de faire de cette volonté du ministre quelque chose de réel, qui va vraiment avoir lieu, et de lui donner ce rôle-là de façon effective ici, à l'article 273?

M. Bonnardel : Je n'ai pas besoin de l'écrire, Mme la Présidente, pour que la table de concertation puisse bien faire son travail.

Mme Ghazal : Mais ce que j'entends, c'est que le ministre dit que la table de concertation sera écoutée, et ce qui sera dit autour de la table sera pris en considération avant les cinq ans. Est-ce que j'entends bien?

M. Bonnardel : Il est certain.

Mme Ghazal : C'est un engagement?

M. Bonnardel : Bien, écoutez, on met une table de concertation en place, pourquoi on ne prendrait pas acte des recommandations ou des commentaires des différents acteurs du milieu pour ne pas être capable de bonifier, s'il le faut, de changer des choses? Une table de concertation, cela sert à ça justement, de discuter. Alors, en quoi on aurait à faire une table si on ne l'utilise pas puis on se dit : Bah? Non, il faut l'utiliser, il faut avancer. Puis, encore une fois, je l'ai dit et répété mille fois, le but, c'est de rendre l'industrie du taxi encore plus forte demain, après l'adoption de la loi, que tous les acteurs sur le marché soient capables de répondre d'une politique qui est celle de la politique de mobilité durable, de changer les comportements encore une fois, et d'être capable d'avoir une industrie qui tire son épingle du jeu au bénéfice de tous.

Mme Ghazal : Je suis contente de voir que le ministre dit : Bien, voyons donc! on ne peut pas mettre une table de concertation pour ne pas tenir compte de ses recommandations. Mais on a déjà vu beaucoup de rapports de commission qui ont été tablettés, là, dans le passé. Mais j'entends l'engagement du ministre, et c'est ce qui est important, vu qu'elle jouerait ce rôle pendant cette période-là de cinq ans. C'est ce que j'entends, c'est que cette table de concertation jouerait ce rôle-là pour permettre de faire des ajustements aux dispositions ou de modifier, là, les dispositions de la loi pendant cette période de transition.

M. Bonnardel : Voilà.

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

M. Arseneau : Bien, moi, en fait, je trouvais aussi que le délai de cinq ans était plutôt long, compte tenu des bouleversements majeurs que la loi n° 17 va certainement apporter. Et, quand on regarde l'expérience qui s'est produite ailleurs à travers le monde, il y a eu des corrections qui ont dû être apportées. On a souvent amené ici, là, depuis qu'on en discute, l'exemple de New York, par exemple, où il y a eu explosion du nombre de permis qui ont été obtenus, puis de la congestion que ça a créée, des impacts environnementaux, des impacts sur la fluidité du trafic, donc de la mobilité qui est de moins en moins durable. Et je pense que d'attendre cinq ans sans savoir quels sont les impacts que ça peut avoir sur l'ensemble des territoires...

Parce qu'il faut quand même mentionner que l'esprit de la déréglementation et du projet de loi repose sur une croyance que la loi du marché va régler l'ensemble des problèmes. Et, que l'on dise qu'une table de concertation entre

les acteurs du milieu de l'industrie va pouvoir régler une partie des problèmes, j'en suis. Sauf qu'il est question aussi de desservir les consommateurs, de desservir les régions et l'ensemble du territoire du Québec, et, à cet égard, il me semble qu'un rapport à l'Assemblée nationale a une portée beaucoup plus large, est fait de façon beaucoup plus transparente. Et c'est une question de responsabilité élémentaire, pour un ministre qui entreprend une réforme aussi grande après 40 ans, de faire un rapport à moyen terme pour pouvoir témoigner de la situation et des changements qui ont eu cours, et des progrès, s'il y a eu des progrès, et des impacts négatifs, s'il y en a aussi, pour qu'on puisse en débattre. Alors, moi, je ne souscris pas à l'idée que la table de concertation va permettre de régler tous problèmes.

Depuis trois semaines qu'il y a eu des discussions avec l'industrie du taxi, puis on sait que ça s'est terminé en queue de poisson. Alors, moi, de dire que la table de concertation va pouvoir régler les problèmes derrière des portes closes, je ne suis pas convaincu de ça. Mais je le souhaite.

Et je pense qu'il faut que la table de concertation existe, mais, le rapport dans cinq ans, on a le temps de voir un changement majeur et des difficultés que l'on anticipe et qu'on a déjà avancées comme hypothèses, qui ont été contrées par d'autres hypothèses du ministre, et on verra qui a raison, l'avenir nous le dira. Mais, à partir de ce moment-là, donner un délai de cinq ans me semble effectivement un peu trop long.

Et ce n'est pas exceptionnel, dans un projet de loi gouvernemental, de dire que, pour la mise en place, la mise en oeuvre d'un nouveau cadre réglementaire, la période d'évaluation est plus courte, dans un premier temps, pour faire des ajustements. Nous avons fait des ajustements à la loi quotidiennement depuis qu'on est à l'étude plus active, et avec un rythme beaucoup plus soutenu, il y a à peu près le trois quarts des articles qui a été modifié jusqu'à présent. Et comment penser que le travail qui se terminera au cours des prochains jours va être d'une perfection telle qu'on peut se permettre de revoir ça dans cinq ans? Moi, je pense qu'on voit déjà que le projet, il a été bâclé, il a été fait à toute vapeur. On nous force à l'étudier à toute vapeur également. Mais, que l'on se donne un temps à court terme de pouvoir y revenir, moi, je pense que ce serait d'une prudence élémentaire et d'une responsabilité beaucoup plus grande de la part du législateur.

Si je prends l'exemple de la loi sur l'occupation et la vitalité du territoire, il y a une période de 10 ans à partir de laquelle on fait un rapport, mais, dans sa période initiale, c'était beaucoup moins long, c'était en fait à peu près cinq ans, un peu moins. Alors, la même logique devrait s'appliquer... La loi de l'occupation du territoire, la comparaison est peut-être boiteuse, mais c'est juste pour vous dire que, ce système-là, dire : Bon, première période, plus courte d'évaluation; deuxième période, bien, on voit qu'on a corrigé, là, les travers de notre loi ou des effets pervers qu'on n'avait pas calculés, à ce moment-là, moi, je pense que c'est une excellente voie à suivre.

Moi, je voudrais savoir, un peu comme ma collègue de Mercier : Dans cinq ans, là, c'est à partir de la mise en application, en vigueur de la loi? Ça veut dire, essentiellement, à partir de 2020. On parlerait de la première... le premier rapport en 2025? Est-ce que c'est ce qu'il faut comprendre?

• (16 h 50) •

M. Bonnardel : C'est ce que j'ai dit, un an après la transition de la loi.

M. Arseneau : La période de transition. Donc, à partir de la mise en oeuvre complète de la loi, cinq ans, 2025. Personnellement, je trouve ça très, très long s'il y a des bouleversements qui sont tels qu'on l'anticipe pour certaines clientèles, pour certains secteurs.

J'aimerais qu'on fasse une petite pause pour me permettre de déposer un amendement sur cet élément-là plus précis, et je reviens dans peu de temps.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous allons suspendre les travaux.

(Suspension de la séance à 16 h 53)

(Reprise à 17 h 01)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. Pendant que l'amendement est distribué, M. le député des Îles-de-la-Madeleine, est-ce que vous pouvez le lire et faire vos commentaires, s'il vous plaît?

M. Arseneau : Oui. Je n'en ai pas de copie moi-même, mais je vais le lire dès que possible. Merci beaucoup, Mme la Présidente.

Alors, simplement, c'est : Après les mots «Le ministre doit», on propose d'ajouter «au plus tard le 31 mars 2022 et par la suite» au moins tous les cinq ans, faire rapport à l'Assemblée nationale, et ainsi de suite.

Et la raison pour laquelle je vous sou mets cette proposition d'amendement, j'en ai déjà parlé déjà amplement, là, c'est parce qu'on peut s'attendre à ce que la loi, une fois adoptée, une fois mise en vigueur, provoque des bouleversements tels qu'on doive revenir sur certains des éléments de la loi qui auraient négligé certains impacts qui se sont produits entre le moment de son application... qu'on suppose être dans un an, donc, à peu près un an et demi après son application. Ensuite, on aura fait les corrections et les modifications nécessaires...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, on va faire une correction parce que vous avez écrit «274», «article 274». C'est l'article 273, O.K.?

M. Arseneau : Ah! pardon, pardon. Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mais on va faire la correction sur...

M. Arseneau : Désolé.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Excusez-moi, je vous ai coupé la parole.

M. Arseneau : Non, bien, c'est ça, j'avais terminé. Je pense que vous aviez compris l'esprit de la proposition. C'est pour éviter... Donc, s'il y a des impacts qui sont malheureux pour des clientèles, pour des territoires, qu'on puisse corriger plus rapidement et qu'on puisse en débattre en toute transparence devant les députés de l'Assemblée nationale plutôt que de le faire derrière des portes closes. Je pense que ce débat aujourd'hui sur la déréglementation est important. Il se déroule devant public, alors, que l'évaluation de la loi un an plus tard, un an et demi plus tard se fasse également devant public.

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

M. Bonnardel : Oui, j'accepte l'amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire sur l'amendement, nous allons procéder aux voix. Est-ce que l'amendement est accepté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté? Adopté. Donc, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 273 tel qu'amendé? S'il n'y a pas d'autre commentaire sur l'article 273 tel qu'amendé, nous allons le mettre aux voix. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. M. le ministre, je vous prie de lire l'article 274.

M. Bonnardel : Oui. 274. Le ministre des Transports est chargé de l'application de la présente loi. L'article 274 du projet de loi prévoit que le ministre des Transports est chargé de l'application de cette loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 274?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : On ne fera pas de blague, M. le ministre. Alors, s'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix l'article 274. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, avant de procéder à l'article 275, nous allons...

M. Bonnardel : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ah! c'est vrai, vous avez un 274.1. Oui. Alors, M. le ministre, veuillez lire votre amendement, article 274.1, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui. 274. Insérer, après l'article 274 du projet de loi, l'article suivant :

«274.1. Les dispositions des articles 242.2 et 242.3 ont effet depuis le 12 juin 2018.»

Commentaire : Cet amendement prévoit la date d'application des articles 242.2 et 242.3 du projet de loi, lesquels ont également été intégrés par amendement. Rappelons que ces articles proposent des modifications à la Loi visant l'amélioration des performances de la Société de l'assurance automobile du Québec, favorisant un meilleur encadrement de l'économie numérique en matière de commerce électronique, de transport rémunéré de personnes et d'hébergement touristique et modifiant diverses dispositions législatives, dont les dispositions entraient en vigueur le 12 juin 2018, sauf exception.

Alors, c'est des articles que je peux vous ressortir si vous le souhaitez, là.

(Consultation)

M. Bonnardel : Voilà. S'il n'y a pas de questions...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ça va? Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement proposé par le ministre, 274.1? Donc, il n'y a pas de commentaire. Je vais mettre aux voix l'article 274.1. Est-il adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Donc, maintenant, nous allons retourner... Vous savez, vous avez plusieurs articles qui ont été suspendus, nous allons retourner aux articles qui ont été suspendus. Nous allons commencer par l'article 59.

M. Bonnardel : Si on peut juste suspendre deux minutes, juste pour être certains, là, qu'on organise...

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 06)

(Reprise à 17 h 10)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre. Nous allons reprendre les travaux. J'ai fait une toute petite erreur. Avant de vous dire que nous retournions aux articles suspendus, je devais vous demander votre accord pour suspendre l'article 275. Est-ce que j'ai un consentement pour suspendre 275?

Des voix : Consentement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Maintenant, une fois que j'ai votre consentement, nous devons retourner aux articles suspendus. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 59? Vous comprenez que je suis à l'article 59, là?

Mme Ghazal : O.K. Juste une seconde. Est-ce qu'on peut juste suspendre quelques instants? Bien, je ne veux pas suspendre, je veux juste comme... Je ne savais pas à quel article on s'en allait, là. O.K.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous allons suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 11)

(Reprise à 17 h 13)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous reprenons les travaux. Donc, je reprends, nous en étions à l'article 59. Est-ce qu'il y a des commentaires à l'article 59?

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente. On avait suspendu nos travaux à 59. Et nous avons eu des échanges ultérieurs qui ont permis de déposer un amendement à 59, qui est essentiellement de concordance et qui nous satisfait.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Et qui n'avait pas été déposé. Donc, il faut déposer l'amendement.

M. Barrette : Ah! bien, Mme la Présidente, je vais le déposer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Parce que je ne l'ai pas dans mes notes, on ne l'a pas dans nos notes, nous. Il n'avait pas été déposé.

M. Barrette : Ah bon! C'est le ministre, Mme la Présidente, qui le dépose.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est le ministre qui le dépose? O.K. Alors, M. le ministre, là, est-ce que...

M. Barrette : Je m'excuse. J'ai fait un lapsus réglementaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...vous voulez lire l'amendement?

M. Bonnardel : Oui, je vais lire l'amendement — on va vous donner une copie :

À l'article 59 du projet de loi :

1° remplacer le deuxième alinéa par le suivant :

«Toutefois, il peut offrir de transporter plus d'un passager ayant demandé séparément une course vers une même destination ou vers plusieurs destinations à l'intérieur du même parcours, lorsque la course remplit l'une ou l'autre des conditions suivantes :

«1° elle est demandée par un moyen technologique permettant à chaque passager d'accepter par écrit et à l'avance le partage des frais de la course;

«2° elle est effectuée sur un itinéraire prédéterminé comportant plus d'un arrêt et selon un horaire préétabli lors même qu'il n'y aurait pas de passager à bord et sans qu'un passager ne décide de la course.»;

2° remplacer, dans le troisième alinéa, «, un autre organisme municipal qui exerce une compétence que la loi lui confère en matière de transport collectif, une société de transport en commun ou l'Autorité régionale de transport métropolitain» par «ou un autre organisme public qui exerce une compétence que la loi lui confère en matière de transport collectif».

Donc, commentaire : Cet amendement propose de remplacer le deuxième alinéa de l'article 59 du projet de loi afin d'y ajouter une exception à la règle de l'exclusivité de la course prévue au premier alinéa de cet article. Cette exception concerne le transport effectué sur un itinéraire prédéterminé, comportant plus d'un arrêt et selon un horaire préétabli.

En outre, cet amendement vise à assurer que les dispositions du troisième alinéa s'appliquent à tout organisme public qui exerce une compétence en matière de transport collectif plutôt que seulement aux organismes municipaux et autres organismes nommément énumérés à cet article tel que libellé actuellement. Ainsi les dispositions de cet alinéa s'appliqueront également dans le cas d'une entente conclue avec un organisme public comme le réseau de transport métropolitain. Exo, lequel n'est pas un organisme municipal au sens de sa loi constitutive.

Un amendement de même nature sera également proposé à l'article 145 du projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement?

Mme Ghazal : Moi, j'ai juste une question, juste pour être sûre : Il n'y a rien, là-dedans, qui touche le covoiturage ou la notion du covoiturage?

M. Bonnardel : C'est pour des courses partagées.

Mme Ghazal : Donc, ça touche le covoiturage.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement?

M. Bonnardel : Bien, covoiturage, ce n'est pas le... Ce n'est pas le covoiturage, là, qu'on a...

Mme Ghazal : Ce n'est pas le covoiturage 274? O.K.

M. Bonnardel : Oui, c'est ça, là, qu'on avait discuté sur Amigo, là, ou ce qu'on...

Mme Ghazal : Mais ici ça n'a pas d'impact là-dessus?

M. Bonnardel : C'est ça.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix l'amendement. J'aimerais bien ça en avoir une copie moi-même, mais alors je vous fais confiance. Donc, l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Donc, est-ce que l'article 59, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Nous allons maintenant aller à l'article 80, qui avait été, lui aussi, suspendu. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 80?

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente. Alors, l'article 80 traite le sujet de la géolocalisation en ligne des véhicules rémunérés de transport de personnes. Et, de notre côté de la table, nous avons appuyé cet amendement-là que j'avais mis de l'avant... ce sujet-là que j'avais mis de l'avant et qui nous a amenés à la situation actuelle. Alors, s'il y a... Non, je fais un pas derrière, Mme la Présidente. Vendredi dernier, lorsque nous avons suspendu pour avoir des échanges informels, tous ensemble, nous avons largement débattu de ce sujet-là et écrit des amendements qui permettent de traiter du sujet en question. Et, s'il y a consentement, je propose de déposer et d'adopter en liasse les amendements qui traitent de la géolocalisation en ligne, avec un seul commentaire, s'il y a consentement.

Mme Ghazal : Pas de consentement. On va traiter article par article. On ne va pas le faire en liasse, on va faire comme ce qu'on faisait avant, article par article.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, il n'y a pas de consentement. Donc, vous dites, vous avez des amendements en liasse.

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Moi, ici, ce que j'ai ici, c'est d'autres amendements.

M. Barrette : Vous avez la liasse, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Ici, il y a un amendement qui avait été suspendu... un sous-amendement qui a été suspendu. Est-ce que vous retirez votre sous-amendement?

M. Barrette : La réponse, c'est oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Donc, le sous-amendement...

M. Barrette : Mme la Présidente, vous aviez raison de me rappeler à l'ordre. Oui, il faut que je retire mon sous-amendement et mon amendement pour déposer en liasse ce que je viens dire. Vous avez raison de me rappeler à l'ordre.

Alors, je demande donc le consentement pour retirer mon sous-amendement et mon amendement à la faveur du dépôt et, éventuellement, de l'adoption en liasse, mais je comprends que ça n'arrivera pas.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Le sous-amendement, c'était le député de Viau. C'est lui qui doit retirer son sous-amendement.

M. Benjamin : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon. Il y a un consentement pour retirer le sous-amendement du député de Viau. Maintenant, votre amendement, M. le député, ancien amendement.

M. Barrette : Oui. Donc, je demande le consentement pour le retirer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Consentement pour retirer l'amendement. Donc, maintenant, vous avez d'autres amendements à déposer?

M. Barrette : Je croyais que nous avions convenu de, mais apparemment nous ne convenons plus de.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, il fallait le consentement pour pouvoir les traiter à...

M. Barrette : Ce n'est pas une critique, Mme la Présidente. Ce n'est pas une critique.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous ne l'avez pas, le consentement.

M. Barrette : C'est très bien, je n'ai pas le consentement. Alors, Mme la Présidente, toujours pour le sujet en question, je fais donc la lecture article par article en commençant par l'article 19.

Une voix : 19?

M. Barrette : Oui, mais c'est parce que c'est une liasse. Je vais recommencer, Mme la Présidente, pour votre bénéfice.

La Présidente (Mme St-Pierre) : On était sur l'article 80, là.

M. Barrette : Je sais. Alors, ça veut dire qu'il faut avoir consentement pour revenir.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il faut le consentement pour revenir à l'article 19.

M. Barrette : Voilà.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, on suspend... J'étais à l'article 80. Il faut suspendre l'article 80. Consentement pour suspendre l'article 80?

Des voix : Consentement.

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

M. Barrette : Alors, consentement pour revenir à l'article 19.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous retournons à l'article 19. M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Alors, article 19 : À l'article 19 du projet de loi tel qu'amendé, remplacer le sous-paragraphe d du paragraphe 1° du premier alinéa par le sous-paragraphe suivant :

«d) est équipée d'un dispositif de géolocalisation en temps réel reconnu par le ministre et respecte les autres conditions prévues par règlement du gouvernement;».

Alors, nous avons une série d'articles qui ne traitent que de géolocalisation et, comme ça traite de géolocalisation, on a des articles séquentiels qui traitent de ce qui est nécessaire pour faire la géolocalisation et comment bien la faire. Alors, 19 traite de la bécasse nécessaire pour géolocaliser. Fin des commentaires.

• (17 h 20) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Toujours pour le procès-verbal, j'ai besoin d'un consentement pour réouvrir l'article 19, qui avait déjà été adopté.

Des voix : Consentement.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, O.K. Non, on ne l'avait pas consenti, selon la secrétaire. Est-ce que votre amendement, il est quelque part?

M. Barrette : Bien là, je viens de le lire, là...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, bien, il faut l'avoir, il faut en avoir une copie. Il est dans la pile? (Panne de son) ...commentaires sur l'amendement à l'article 19?

Mme Ghazal : Oui, juste pour être certaine, là, O.K., parce que... Donc, ça, c'est la bécasse, là, le dispositif de géolocalisation en temps réel qui va être mis sur toutes les voitures, obligatoirement ou seulement les voitures qui fonctionnent avec application?

M. Bonnardel : Toutes les voitures.

M. Barrette : Toutes les voitures.

Mme Ghazal : 100 % des voitures, obligatoirement. Donc, ça va être aussi obligatoire que, par exemple, le taximètre, et tout ça, là, de cette façon-là? Ça va être comme la même chose, là, que le...

M. Bonnardel : Bien oui. Géolocalisation, ça vous prend un système de géolocalisation, ça vous prend au minimum un téléphone. Mme la députée, vous avez été informée de ces articles en bloc...

Mme Ghazal : Oui, mais est-ce qu'on peut...

M. Bonnardel : Non, non, je comprends. Vous avez été informée, vous avez tous donné votre aval.

Mme Ghazal : Oui. On va les regarder, mais ce n'est pas comme ça, sur le fly, qu'on va le faire.

M. Bonnardel : Vous avez eu ça voilà une semaine déjà, là.

Mme Ghazal : Oui, mais ça veut dire qu'on... C'est quoi? On se fait tout de suite... se faire taire maintenant, dès maintenant?

M. Bonnardel : Je vous dis...

Mme Ghazal : On peut-tu, comme, poser nos questions, ou on ne fait plus notre travail?

M. Bonnardel : Allez-y, allez-y.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée, on va garder l'atmosphère sereine. Alors, si vous avez des questions...

M. Barrette : Mme la Présidente...

Mme Ghazal : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez posé une question au ministre, le ministre vous a répondu.

Mme Ghazal : Je veux dire, je suis députée, ici...

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

Mme Ghazal : ...à chaque fois que je parle... Même tout à l'heure, il y a eu des ententes dans lesquelles on n'a pas même été avisés ni inclus. Donc, je pose des questions, je ne fais pas du temps juste pour faire du temps, j'apprécierai qu'on respecte ça même s'il y a des choses qui sont faites ici, dans le club ici. J'aimerais que, quand on ouvre la bouche...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous prêtez des intentions.

M. Benjamin : Bien, écoutez, Mme la Présidente, écoutez, question de règlement. Je vais demander à Mme la députée de Mercier d'être un peu plus respectueuse en parlant de club, ici.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, c'est ce que je viens de lui dire, qu'elle ne peut imputer des motifs.

Mme Ghazal : Je pose... je parle...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Allez-y, posez vos questions.

Mme Ghazal : ...je n'avais pas l'intention de passer cinq minutes là-dessus, ce n'était même pas une minute. Et je posais la question pour vrai. Et j'aimerais avoir des réponses là-dessus, sur mes questions. Merci.

M. Barrette : Mme la Présidente, étant l'auteur de l'amendement, la réponse est oui, premièrement. Je tiens à rappeler à tous les collègues qui sont dans cette pièce que, vendredi matin, nous avons suspendu nos travaux pour traiter deux sujets. Les deux sujets en question sont revenus ou reviennent maintenant. Et je tiens à souligner une chose, les textes que je présente aujourd'hui ont été, pour ce qui est de la géolocalisation, les premiers textes écrits, distribués, discutés lors de la pause de trois heures vendredi matin. Je vais aller aussi loin que de dire que nous avons informellement convenus d'aller de l'avant avec ces textes-là et que, les sujets, là, les questionnements que l'on aura aujourd'hui, moi, je suis disposé à répondre à ces questions-là, puisque je suis l'auteur de la chose, mais, à un moment donné, il faudrait faire un exercice minimal de mémoire pour se rappeler ce que nous avons fait.

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

Mme Ghazal : Moi, quand je pose mes questions, je les pose au ministre et j'aimerais que ça soit le ministre qui me réponde, parce que c'est quand même son projet de loi et c'est à lui de nous expliquer ses amendements. Donc, ma question était très simple : Est-ce que tout... Je comprends que ce n'est pas son amendement, mais, même quand on posait des sous-amendements, on s'adressait au ministre. Ce n'était pas une discussion entre les oppositions.

Donc, cet équipement-là, il va être dans tous les taxis de la même façon que les taximètres, oui ou non? C'était tout simplement ma question.

M. Bonnardel : J'ai répondu oui tantôt.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement à l'article 19? M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Juste une question complémentaire là-dessus. Les taxis, ou en fait les véhicules reconnus pour du transport rémunéré de personnes qui sont dans les zones qu'on a énumérées hier, là, qui ne sont pas soumis au taximètre, et ainsi de suite, est-ce qu'ils devront avoir ce bidule-là ou ils sont exemptés aussi?

M. Bonnardel : On va y arriver un peu plus loin, mais oui.

M. Arseneau : Ils sont exemptés ou ils vont en avoir?

M. Bonnardel : Non, ils ne seront pas exemptés, là.

M. Arseneau : O.K. D'accord.

M. Bonnardel : Mais il y aura un délai.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'autres commentaires? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix l'amendement à l'article 19. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Donc, l'article 19, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière, vous avez un amendement à 19.1.

M. Barrette : 19.1. Insérer, après l'article 19 du projet de loi, l'article suivant :

«19.1. Le ministre reconnaît un dispositif de géolocalisation en temps réel lorsqu'il transmet les données suivantes à des intervalles d'au plus cinq secondes et selon les autres modalités prévues par règlement du gouvernement :

«1° les données permettant :

«a) la localisation de l'automobile utilisée pour offrir du transport rémunéré de personnes et d'en suivre le trajet;

«b) l'identification de l'automobile qui en est équipée;

«c) de déterminer si l'automobile qui en est équipée est utilisée pour offrir du transport rémunéré de personnes et, si tel est le cas, elle effectue une course;

«2° toute autre donnée prévue par règlement du gouvernement.

«Les modalités visées au premier alinéa doivent assurer l'anonymat des passagers; notamment les lieux de départ et d'arrivée des courses doivent être localisés au plus près d'un point situé à 50 mètres de ces lieux ou à l'intersection la plus proche de ceux-ci.

«Le ministre publie la liste des dispositifs de géolocalisation qu'il reconnaît sur le site Internet de son ministère.»

Alors, le texte...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires.

M. Barrette : ...oui, il est assez explicite. J'ai une remarque à faire. Le ministre conviendra avec moi, là, s'il est d'accord, de confirmer que le temps réel, c'est le temps réel, et les intervalles, c'est à partir du temps réel, évidemment. Voilà. C'est tout.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 19.1? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe de l'article 19.1? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième paragraphe de l'article 19.1? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième alinéa de l'article 19.1? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le dernier alinéa de l'article 19.1? Donc, s'il n'y a pas de commentaire sur l'article 19.1, je vais mettre aux voix l'article 19.1. Est-il adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Maintenant, nous avons ici un amendement pour 55.1. Donc, j'ai besoin d'un autre consentement pour aller à 55.1.

Des voix : Consentement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est-à-dire à 55.

M. Bonnardel : On l'ajoute après 55.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, c'est ça, 55.1. Mais attendez, là, il faut que je demande à Mme la secrétaire : Est-ce que j'ai besoin d'un consentement pour ouvrir?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, j'ai besoin d'un consentement pour ouvrir 55. Excusez...

Une voix : ...

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

M. Barrette : Insérer, après l'article 55 du projet de loi, l'article suivant :

«55.1. Un chauffeur qualifié doit s'assurer que le dispositif de géolocalisation en temps réel dont est équipée une automobile qualifiée est en fonction en tout temps lorsqu'il l'utilise pour offrir du transport rémunéré de personnes.

«Il est tenu d'y saisir, en temps utile, celles des données visées à l'article 19.1 qui, le cas échéant, sont manquantes.»

Alors, ça m'apparaît assez explicite.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur le premier alinéa de l'article 55.1? Commentaires sur le deuxième alinéa de l'article 55.1? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix l'article 55.1. Est-il adopté?

Des voix : Adopté.

• (17 h 30) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, maintenant, j'ai besoin d'un consentement pour aller à l'article 70.

Des voix : 56.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, je ne l'ai pas, 56, là, ici.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ah! ici, de l'autre côté. C'est recto verso, mes affaires. O.K. Alors, consentement pour réouvrir l'article 56? M. le député de La Pinière, vous avez...

M. Barrette : Consentement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, j'ai entendu «consentement», je pense.

M. Barrette : Alors, article 56 : À l'article 56 du projet de loi, insérer, dans le paragraphe 2° du premier alinéa et après «notamment», «le dispositif de géolocalisation en temps réel»,.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'amendement à l'article 56? S'il n'y a pas de commentaire sur l'amendement à l'article 56, est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce que l'article 56 est adopté tel qu'amendé?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. 70. C'est ça, là? On s'en va à 70. Bon, j'ai besoin d'un consentement pour aller... Non, je n'ai pas besoin... Oui. Consentement pour aller à 70.1? J'ai un consentement.

M. Barrette : Oui.

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

M. Barrette : Article 70.1. Insérer, après l'article 70 du projet de loi, l'article suivant :

«70.1. Le propriétaire d'une automobile qualifiée est tenu de voir à ce que le dispositif de géolocalisation en temps réel dont elle est équipée transmette les données visées à l'article 19.1 conformément à cet article aux destinataires suivants :

«1° une municipalité, une régie intermunicipale ou un autre organisme public qui exerce une compétence que la loi lui confère en matière de transport collectif sur le territoire sur lequel l'automobile est utilisée et qui, à sa demande, a fait l'objet d'une désignation par le ministre;

«2° une entreprise de transport ou une autre entreprise fournissant des services connexes au transport désignée par le ministre.

«Le ministre publie sur le site Internet de son ministère les destinataires désignés en vertu du premier alinéa. Il peut révoquer une désignation, notamment lorsqu'il a des motifs raisonnables de croire que le destinataire concerné n'est pas en mesure d'assurer une protection adéquate des données qui lui sont transmises.

«Le propriétaire n'est pas tenu de voir à cette transmission lorsqu'elle est faite au répondant du système de transport auprès duquel l'automobile est inscrite ou du répartiteur qui fournit ses services au chauffeur qualifié qui l'utilise pour offrir du transport rémunéré de personnes.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 70.1? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe de l'article 70.1? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième paragraphe de l'article 70.1? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième alinéa de l'article 70.1? Et sur le dernier alinéa? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix. L'article 70.1 est-il adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : J'ai besoin, maintenant, d'un consentement pour aller à l'article 80.

M. Barrette : ...un amendement à...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez un amendement? M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Oui. Alors, Mme la Présidente, article 80 : À l'article 80 du projet de loi, ajouter, à la fin, l'alinéa suivant :

«Le répondant qui reçoit les données transmises conformément à l'article 19.1 doit les transmettre sans délai aux destinataires visés au premier alinéa de l'article 70.1.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement à l'article 80? S'il n'y a pas de commentaire, je vais procéder aux voix de l'article... de l'amendement à l'article 80. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Est-ce que l'article 80, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Alors, dans les articles suspendus, nous avons maintenant l'article 86.

M. Barrette : Oui. Nous avons un amendement, Mme la Présidente.

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

M. Barrette : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui? Oui, je l'ai ici, c'est beau. Alors, allez-y. Est-ce que j'ai besoin d'un consentement? Non. Allez-y.

M. Barrette : Article 86 : À l'article 86 du projet de loi, ajouter, à la fin, l'alinéa suivant :
«Le répartiteur qui reçoit les données transmises conformément à l'article 19.1 doit les transmettre sans délai aux destinataires visés au premier alinéa de l'article 70.1.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Alors, est-ce qu'il y a des commentaires à l'amendement à l'article 86? S'il n'y a pas de commentaire, je vais mettre aux voix l'article 86. Est-ce que l'article 86...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, l'amendement. Merci, M. le député. Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement? Il n'y a pas de commentaire. Est-ce que l'amendement à l'article 86 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que l'article 86, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, maintenant, nous allons à l'article 140...

M. Barrette : Non, Mme la Présidente, s'il y a consentement, je l'expliquerai dans un instant, je souhaite aller, puisqu'il fait partie de l'exercice que nous faisons sur la géolocalisation, à 274.0.1.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a consentement pour aller à l'article 274...

Une voix : 274.0.1.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mais je ne l'ai pas, l'amendement, moi, là. Ah! c'est dans la pile. Oui, c'est ça. C'est parce que recto verso, là, ce n'est pas pratique, mes amis, là.

Bon, O.K. Alors, M. le député de La Pinière, veuillez lire votre amendement.

M. Barrette : Oui. Pour le bénéfice des collègues, lorsque nous avons traité de ce sujet-là, nous avons un 274.1. C'est le même, renuméroté parce qu'on vient d'adopter un 274.1 il y a environ 15 minutes, et ce n'est pas une critique.

Alors : 274.0.1. Insérer, après l'article 274 du projet de loi, l'article suivant :

«274.0.1. Jusqu'au (indiquer ici la date qui suit de cinq ans celle de la sanction de la présente loi) ou jusqu'à la date ou aux dates antérieures déterminées par le gouvernement, un propriétaire, un chauffeur, un répondant ou un répartiteur est exempté des obligations qui lui incombent en vertu des dispositions du sous-paragraphe d du paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 19 relatives aux dispositifs de géolocalisation en temps réel, des articles 19.1 et 55.1, du paragraphe 2° du premier alinéa de l'article 56 concernant ce dispositif, de l'article 70.1 et du deuxième alinéa des articles 80 et 86.

«[Et] l'exemption prévue au premier alinéa ne s'applique pas dans les cas suivants :

«1° lorsque l'automobile [utilisée] doit être équipée d'un dispositif de géolocalisation en temps réel le (indiquer ici la date qui précède celle qui suit d'un an la sanction de la présente loi) conformément au règlement concernant le transport par taxi (RCG 10-009) pris par la ville de Montréal;

«2° lorsque l'automobile autorisée est utilisée dans le cadre du projet pilote visé au paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 265;

«3° à l'égard de toutes les courses demandées auprès d'un répartiteur ou du répondant d'un système de transport qui exerce cette fonction, lorsque ceux-ci traitent les demandes de course exclusivement par le moyen technologique visé à l'article 90.

«Pour l'application du premier alinéa, les dates que peut fixer le gouvernement peuvent varier en fonction des territoires qu'il détermine; l'exemption cesse alors pour toutes les automobiles dont l'adresse du titulaire de l'immatriculation se situe dans ce territoire.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 274.0.1? M. le député des Îles-de-la-Madeleine.

M. Arseneau : Oui. Mais en fait moi, j'aurais besoin d'une explication. C'est assez opaque, là, pour M., Mme Tout-le-monde, et moi, je suis désolé, je n'ai pas pu participer au conciliabule de vendredi dernier parce que j'étais en interpellation sur un autre sujet, et je vous avoue, là, que je ne peux pas saisir la portée de cette partie de l'amendement. Si on pouvait la résumer, là, parce qu'on fait référence... Sinon, donnez-nous le temps d'aller voir, là, les articles que ça modifie.

M. Bonnardel : Le sous-ministre adjoint va...

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. M. le sous-ministre adjoint.

• (17 h 40) •

M. Unterberg (Jérôme) : Oui, Mme la Présidente. Au premier alinéa, d'emblée, on dit que l'exigence de géolocalisation ne sera effective qu'à compter de cinq ans, par défaut. Dans le premier alinéa toujours, on dit : À moins d'une date antérieure déterminée par le gouvernement. Ça veut dire par décret. Donc, au départ, tout le monde, c'est dans cinq ans.

Maintenant, on voit, au deuxième alinéa, on parle d'exemptions. Pourquoi? Bien, je pense qu'au premier paragraphe, ici, on réfère au fait que la ville de Montréal opère déjà dans ce contexte-là. Alors, pourquoi se priver du fait qu'il l'exécute déjà? Donc, le cinq ans dont on parle en haut ne s'applique pas à cet endroit-là.

Ensuite, vous avez le deuxième paragraphe, ce sont ceux qui sont déjà en projet pilote. On sait qu'avec l'application ils sont déjà dans un cadre de géolocalisation.

Maintenant, on dit également, au troisième paragraphe : S'il y avait un répartiteur ou un répondant qui exerçait cette fonction, lorsque ceux-ci traitent les demandes de course exclusivement par les moyens technologiques visés à l'article 90, c'est-à-dire qu'il n'y aurait pas de course hélée, il n'y aurait pas d'opération par téléphone. Donc, c'est encore quelqu'un qui, typiquement, est extrêmement développé au plan technologique. Ah! on voudrait chercher à ce qu'il puisse déjà s'introduire au départ. Donc, il ne bénéficierait pas de l'exemption de cinq ans. Donc, il serait tout de suite, immédiatement visé. Donc, s'il y avait des nouveaux joueurs qui, dans un an — bien, on peut penser à certaines entreprises, évidemment — se joindraient, ils seraient automatiquement assujettis.

Finalement, au dernier alinéa, il y avait la question... On dit : Bon, si quelqu'un fait du transport, dans deux, trois ans, depuis la Gaspésie, puis on le sait, qu'il n'y a pas plus d'agglomération, donc il le fait, par exemple, à Montréal, est-ce qu'on veut... bien, parce qu'il le fait pendant trois semaines à Montréal, automatiquement il est assujetti. Ça posait une difficulté. Par ailleurs, on ne veut pas que quelqu'un puisse trouver une façon de faire en sorte qu'il ne soit jamais assujetti.

Tout ce qu'on dit, c'est que l'exemption ne s'applique plus à partir du moment où le territoire dont on parlait au premier alinéa, progressivement d'ici les cinq ans, est visé par l'assujettissement. C'était donc dire que, si, par exemple, c'est un véhicule qui était dans un territoire en Gaspésie, puis on disait : Bon, bien, dorénavant, la Gaspésie... s'il en fait à Rimouski ou à Montréal par la suite, il va être assujetti, pour être sûr que personne ne va s'immatriculer que dans une région où il ne serait jamais assujetti, du moins jusque dans les cinq ans.

M. Arseneau : D'accord. J'aurais une sous-question, si vous le permettez. Ces dispositifs de géolocalisation là fonctionnent en général, j'imagine, par les ondes cellulaires et non pas par satellite. C'est le cellulaire qui... oui. Sachant qu'il y a des zones, au Québec, qui ne sont pas encore couvertes sur le plan cellulaire, ce qu'on présuppose, c'est que, dans cinq ans, l'ensemble du Québec sera couvert. On ne prévoit pas d'exemption pour les secteurs qui seraient non desservis par une technologie appropriée pour s'y conformer. C'est ça?

M. Bonnardel : Bien, il peut exister des GPS aussi, mais qui doivent envoyer un signal en même temps, là. Donc, oui, on s'expose à aller de l'avant pour être capables d'avoir, donc, un service Internet un peu partout.

M. Arseneau : Bien, moi, c'est ce que je vois, et je l'apprécie de la part du ministre, on est optimiste et on dit que, dans toutes les régions du Québec d'ici cinq ans, on aura un service cellulaire optimal ou, sinon... enfin, une technologie supérieure pour le transfert de données. C'est ça?

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Arseneau : Donc, on peut aussi supposer que le gouvernement mettra les ressources nécessaires pour que les taxis puissent se conformer, peu importe où ils sont au Québec. C'est ça? Merci.

M. Bonnardel : C'est ça.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le premier alinéa? Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe? Y a-t-il des commentaires sur le deuxième paragraphe? Troisième paragraphe? Dernier alinéa?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, allez-y. À quel...

M. Arseneau : Bien, le dernier, le dernier commentaire, encore une fois.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Dernier alinéa.

M. Arseneau : C'est juste pour dire qu'il faudra aussi faire une concordance entre le plan de déploiement de l'Internet à l'ensemble du Québec, qui est sur sept ans, le ramener sur cinq ans. Ça serait positif pour les taxis également.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 274.0.1? S'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix. Est-ce que l'article 274.0.1 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Donc, maintenant, j'ai besoin de votre consentement pour aller... retourner à l'article 143. Non. C'est un nouvel article. Donc, insérer... besoin d'un commentaire pour... pas d'un commentaire mais d'un consentement pour aller insérer l'article 142.3. Je vais le dire comme ça, là.

M. Barrette : 143.2

La Présidente (Mme St-Pierre) : 143.2. Décidément! Alors, M. le député de La Pinière, vous avez un amendement.

M. Barrette : Oui. Alors, très rapidement et très simplement :

143. Insérer, avant l'article 144, l'article suivant :

«143.2. La Commission des normes, de l'équité, de la santé et de la sécurité du travail, la Société de l'assurance automobile du Québec et Sigma Santé ne peuvent octroyer un contrat pour le transport de bénéficiaires que si seulement des taxis au sens de l'article 140 sont retenus pour effectuer ce transport, à moins qu'il ne soit effectué au moyen d'autobus ou de minibus.»

Mme la Présidente, il s'agit d'un article miroir à 143.1, qui avait été déposé et adopté, pour réserver, dans les contrats gouvernementaux, des contrats à l'industrie du taxi mais, à 143.1, seulement pour les établissements où s'applique... pour lesquels s'applique la Loi sur les services de santé et les services sociaux, les contrats gouvernementaux pouvant aussi inclure la commission des normes... la CNESST, là, Mme la Présidente, la SAAQ et SigmaSanté. Nous souhaitons ajouter cette réservation-là du taxi à ces secteurs-là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des commentaires à l'article 143.2?

M. Bonnardel : Oui, Mme la Présidente.

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

M. Bonnardel : Alors, je refuse son amendement parce que je pense qu'on répond déjà, donc, à 143.1 sur la Loi sur les services de santé et services sociaux, à plusieurs centres, services communautaires, centres hospitaliers, centres de protection de l'enfance et de la jeunesse, centres d'hébergement et des soins de longue durée, centres de réadaptation. Et je pense qu'avec cet amendement que nous avons déjà déposé à 143.1 on répond positivement aux demandes de l'industrie.

M. Barrette : Mme la Présidente, je ne peux qu'exprimer ma déception. Je reçois et prends acte du refus du ministre.

Mme Ghazal : Juste pour être sûre...

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

Mme Ghazal : Oui. Merci, Mme la Présidente. Le 143.1, c'est ce qui vient d'arriver, là?

Des voix : 143.2.

Mme Ghazal : C'est 143.2.

M. Barrette : ...Mme la Présidente, peut-être, je n'ai pas été clair, a déjà été adopté, ne comprenait que les établissements de la LSSSS. 143.2, que je dépose, ajoute la CNESST, la SAAQ et SigmaSanté.

Mme Ghazal : Puis, étant donné que le ministre a dit que ça répondait déjà à... Dans 143.1, donc, ça répondait déjà, et donc c'est inutile d'ajouter cet amendement-là, c'est ce que je comprends.

M. Bonnardel : Exact.

Mme Ghazal : Puis est-ce que... juste pour penser à tous les services de santé, par exemple Héma-Québec, le transport de sang ou de... est-ce que c'est inclus là-dedans, aussi, dans 143.1?

M. Bonnardel : Je vous ai nommé les différents centres qui sont appliqués à la Loi sur les services de santé. Mais on me répond que oui.

Mme Ghazal : Donc, Héma-Québec aussi est inclus là-dedans. O.K. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement 143.2? S'il n'y a pas d'autre commentaire, est-ce que 143.2 est adopté?

Une voix : Refusé. Rejeté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Rejeté. 143.2 est rejeté. Maintenant, nous allons aller, Mme la secrétaire, à l'article 144, qui avait été suspendu.

M. Bonnardel : J'ai...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez un amendement?

M. Bonnardel : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il a été distribué?

M. Bonnardel : 144, vous devez l'avoir.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, voilà. Donc, allez-y, M. le ministre.

M. Bonnardel : Alors, l'article 144 se lit comme suit : Retirer l'article 144 du projet de loi.
Cet amendement propose le retrait de l'article 144 puisque celui-ci apporté à l'article 59 du projet de loi rend ces dispositions inutiles.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement?

Mme Ghazal : Oui. Attendez. C'est parce que, là, on change d'un sujet, puis là on arrive dans un autre sujet. Est-ce qu'on peut juste... Parce qu'il y a eu d'autres amendements, aussi, qui nous sont arrivés en cours de route, notamment celui de retirer 144, là, qui est l'article 144. Il y a eu...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est ce sur quoi nous sommes.

Mme Ghazal : C'est ça. Puis, après ça, il y a l'article 145. Est-ce qu'on peut juste comme voir qu'est-ce qui vient d'être retiré? Est-ce qu'on peut suspendre juste quelques instants pour voir qu'est-ce qu'on vient d'avoir? Je sais que c'est retiré, mais on veut juste savoir c'était quoi, l'article, étant donné qu'on est allés vite dans beaucoup, beaucoup d'amendements. Juste quelques instants, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : On ne suspend pas.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, M. le ministre, quand un député demande de suspendre, il faut que je...

Mme Ghazal : Mais on a eu... Mais non, mais ce n'est pas juste... Parce qu'il y en a eu d'autres aussi, puis je ne sais pas si vous avez vu le nombre de documents qu'on se faisait garrocher depuis tantôt... Je demande uniquement la collaboration de tout le monde, de suspendre quelques instants pour voir ce qui nous est arrivé.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Mme la députée, je vais vous demander aussi votre collaboration. Donc, on va suspendre quelques instants.

Mme Ghazal : Quelques instants. Juste pour savoir qu'est-ce qu'on retire.

(Suspension de la séance à 17 h 49)

(Reprise à 17 h 50)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, nous reprenons les travaux. Est-ce qu'il y a des commentaires sur le retrait de l'article 144 proposé par le ministre?

Mme Ghazal : Oui. J'aimerais ça savoir pour quelle raison c'est retiré. Je comprends que c'est écrit ici, en bas, c'est : «Cet amendement propose le retrait de l'article 144», parce qu'on... à cause de ce qu'on vient d'adopter puis qu'on vient de recevoir comme amendement à l'article 59. Et donc juste d'avoir des explications pour quelle raison est-ce qu'on le retire. C'est en rapport avec le transport collectif.

M. Bonnardel : Parce que celui-ci, apporté à l'article 149 du projet de loi, rend ces dispositions inutiles.

Mme Ghazal : Oui. Ça, j'ai bien lu. Étant donné que ça ne fait pas très longtemps qu'on a eu non plus 59... Puis je me rappelle que, quand on est arrivés pour parler de 59, j'avais posé la question : Est-ce que c'est en lien avec le transport... le covoiturage? Je comprends que ce n'est pas dans la section covoiturage, mais je veux juste être sûre de la raison pour laquelle on vient dire que 59 rend 144 inutile, juste comprendre le fondement, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, si vous permettez, il nous reste six ou sept articles à adopter avant la fin de l'étude détaillée, il nous reste neuf minutes, je demande le consentement, si les députés le souhaitent, pour terminer peut-être à 18 heures...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est à moi de demander ça, M. le ministre.

M. Bonnardel : Ah! bien, je vous...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, j'allais attendre à la toute fin, mais on peut le demander maintenant. Est-ce qu'il y a un consentement que nous poursuivions les travaux après 18 heures?

Des voix : Pas de consentement.

Des voix : Consentement.

Mme Ghazal : Pas de consentement. Pas de consentement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon. Bien, je n'ai pas de consentement.

M. Bonnardel : Ça va. Alors, je vous ai expliqué pourquoi on retirait 144, qui est en lien direct avec ce qu'on a adopté tout à l'heure, à 17 h 16, l'article 59.

Mme Ghazal : Mais moi, je n'arrive pas à comprendre ici, c'est-à-dire que le transport collectif... Ici, dans 144 : «Le transport rémunéré de personnes par automobile est collectif lorsqu'il est effectué sur un itinéraire prédéterminé», où il y a plusieurs arrêts, et là on le retire à cause de 59. Pour quelle raison? Est-ce qu'on peut juste... Est-ce que le ministre peut juste l'expliquer dans le contenu, et non pas de répéter ce qui est écrit ici, dans son amendement, qu'on vient juste de recevoir? Est-ce que le ministre aurait la gentillesse d'expliquer ça?

M. Bonnardel : ...d'explication à vous donner, Mme la députée, là-dessus, je pense que je me suis assez exprimé sur 59 et les autres.

Mme Ghazal : Donc, ici, le transport... Ça veut dire quoi? On élimine le transport collectif? Il ne peut pas y avoir de transport rémunéré de personnes par automobile fait en collectif? Il ne peut pas y avoir de transport rémunéré de personnes qui soit collectif? Ça, c'est des gens avec qui vous avez parlé, notamment Amigo Express, qui posent la question.

M. Bonnardel : ...144, je vous l'ai mentionné, parce qu'encore une fois, le retrait de l'article, là... 144 rend, encore une fois, ces dispositions inutiles.

Mme Ghazal : Et j'ai une question très simple : Pour quelle raison est-ce qu'il les rend inutiles? Quelle est la raison?

M. Bonnardel : Allez à l'article 59, au paragraphe 2°, vous avez la réponse.

Mme Ghazal : Ça, c'est l'amendement qui a été déposé et qu'on a adopté rapidement tout à l'heure. C'est ça?

M. Bonnardel : Au paragraphe 2°, vous avez la réponse.

Mme Ghazal : Donc, à l'article 59, au paragraphe 2° : «Elle est effectuée sur un itinéraire prédéterminé comportant plus d'un arrêt et selon un horaire préétabli lors même qu'il n'y aurait pas de passager à bord et sans qu'un passager ne

décide de la course.» Ça, ça ne concerne pas le covoiturage? Donc, ce que le ministre dit, c'est que ce qui est écrit à 144 est exactement ce qui est écrit au paragraphe 2° de l'article 59. C'est bien ce que le ministre est en train de dire?

M. Bonnardel : 144, je vous l'ai répété, devient inutile parce qu'on a amendé 59.

Mme Ghazal : Et c'est le paragraphe 2°, c'est ça?

M. Bonnardel : C'est ça. Vous avez 145, par la suite, qui va être en ligne de compte aussi avec l'article 144 qui est retiré.

Mme Ghazal : Excusez-moi, je n'ai pas entendu. Vous avez parlé de 145?

M. Bonnardel : Juste après. Vous allez comprendre pourquoi après.

Mme Ghazal : Mais est-ce que... Je veux dire, depuis tout le long du projet de loi, quand on posait des questions, des fois on allait... on disait qu'il y avait une référence un peu plus tard.

M. Bonnardel : Alors, il y en a une à 145 aussi.

Mme Ghazal : Et qu'est-ce que ça dit à 145? Ça parle aussi de transport collectif?

M. Bonnardel : Bien, si vous permettez, on va adopter 144, puis je vais vous lire 145.

Mme Ghazal : Mais attendez, excusez-moi, c'est parce que je pose la question pourquoi à 144 vous dites que c'est parce qu'on a amendé 59 puis, après ça, vous me dites que la réponse n'est plus dans 59, mais elle est plutôt dans 145. Est-ce que c'est dans 59 ou dans 145?

M. Bonnardel : Vous avez, à 145, aussi une allusion qui est «automobile visé au paragraphe 2° du deuxième alinéa de l'article 59». Donc, il y a un lien aussi à 145. C'est pour ça que je vous dis : 144, on retire l'article. Je vais vous lire 145, et vous allez avoir les réponses à vos questions.

Mme Ghazal : ...pour que les gens comprennent, parce que tout ce qu'ils entendent, c'est des chiffres qu'on nomme un après l'autre, 144, 145. Ce serait bien peut-être... Vous dites que la réponse est dans 145. Mais elle est aussi dans 59. Donc, je vais juste relire qu'est-ce qui est écrit dans 59. On remplace le deuxième alinéa par le suivant, je vais juste le relire : «Toutefois, il peut offrir de transporter plus d'un passager ayant demandé séparément une course vers une même destination ou vers plusieurs destinations à l'intérieur du même parcours lorsque la course remplit l'une ou l'autre des conditions suivantes : [...] elle est demandée par un moyen technologique[...]; [et] elle est effectuée sur un itinéraire prédéterminé comportant plus d'un arrêt et selon un horaire préétabli...» Mais ça ne concerne pas le covoiturage. Je vais juste aller voir qu'est-ce qui est écrit dans 145.

(Consultation)

Mme Ghazal : C'est parce qu'on vient de nous le déposer. Je suis en train de lire l'ancien. Je n'ai pas lu l'amendement. Si le ministre pourrait juste nous dire en quoi ça clarifierait.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...c'est de retirer l'article 144.

Mme Ghazal : Oui, mais c'est parce qu'il me parle de 159... 145. Mais il ne dit pas 145, c'est l'amendement... La réponse est dans 145 ou dans l'amendement de 145?

M. Bonnardel : Alors, on va retirer l'article 144. On peut voter pour. Je vais vous lire l'article 145 tout de suite après.

Mme Ghazal : Donc, je vais attendre qu'on ait les réponses dans 145 et dans l'amendement qu'on vient juste de recevoir et qu'on n'a pas pris le temps de prendre connaissance, mais que le ministre va nous aider à comprendre, je le souhaite.

M. Bonnardel : C'est parce que, Mme la députée, vous semblez... Les amendements, là, on les dépose aussi comme ça, là. Il faut juste être prêt. Ça va vite, là, à l'Assemblée nationale. On va vite en commission parlementaire, là.

Mme Ghazal : ...très, très désolée de n'a pas être aussi vite que le ministre.

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

Mme Ghazal : Comme on dit souvent, je comprends vite, mais il faut m'expliquer longtemps. Et donc j'assume ça. Donc, je veux comprendre qu'est-ce qu'on est en train de faire ici. Il pourrait très bien... Le ministre pourrait très bien

commencer à m'expliquer comment ça fonctionne à l'Assemblée nationale. Ça fait combien d'heures qu'on passe ensemble et pourquoi, tout d'un coup, on change tout à la vitesse sans nous donner le temps de faire notre travail de député?

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...de la part de la députée d'Argenteuil.

Mme Grondin : ...s'il vous plaît, question de pertinence. Est-ce qu'on peut revenir à l'article? Merci.

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

Mme Ghazal : C'est exactement ce que je voulais faire. Ce que j'allais dire, c'est que, si je comprends bien, la réponse va être à l'article 145. Donc, je vais attendre de voir l'amendement du ministre de l'article 145.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, pas d'autres commentaires sur l'amendement retirant l'article 144? Je vais mettre aux voix. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Maintenant, article 145. M. le ministre, veuillez lire l'article 145.

M. Bonnardel : Oui. À l'article 145 du projet de loi :

1° remplacer, dans ce qui précède le paragraphe 1° du premier alinéa, «un autre organisme municipal, une société de transport en commun ou l'Autorité régionale de transport métropolitain» et «automobile collectif» par, respectivement, «ou un autre organisme public» et «automobile visé au paragraphe 2° du deuxième alinéa de l'article 59»;

2° remplacer, dans le paragraphe 1° du premier alinéa, «municipal, la société de transport en commun ou l'autorité» par «public»;

3° remplacer, dans le deuxième alinéa, «municipal, de la société de transport en commun ou de l'autorité» par «public».

Commentaire : D'une part, cet amendement vise à s'assurer que les dispositions de l'article 145 seront applicables à tout organisme public qui exerce sa compétence en matière de transport collectif plutôt que seulement aux organismes municipaux et autres organismes nommément énumérés à cet article tel que libellé actuellement. Ainsi les dispositions de l'article 145 s'appliqueront également à un organisme public comme le réseau de transport métropolitain, lequel n'est pas un organisme municipal au sens de sa loi constitutive.

D'autre part, cet amendement vise à clarifier le texte et éviter la confusion par concordance...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, compte tenu de l'heure, je dois vous interrompre, M. le ministre. Attendez, est-ce qu'il y a un consentement pour poursuivre? Il n'y a toujours pas de consentement pour poursuivre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, si vous me permettez, est-ce qu'on peut, avec les six articles qui restent, adopter en bloc ces derniers articles?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a...

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, compte tenu de l'heure, nous allons ajourner sine die. Merci beaucoup. Bonne soirée.

(Fin de la séance à 18 heures)