



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 10 octobre 2019 — Vol. 45 N° 39

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le
transport rémunéré de personnes par automobile (18)

**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 jeudi 10 octobre 2019 — Vol. 45 N° 39

Table des matières

Étude détaillée (suite)	1
Remarques finales	12
M. Joël Arseneau	12
Mme Ruba Ghazal	13
M. Gaétan Barrette	13
M. François Bonnardel	14

Mme Christine St-Pierre, présidente

Le jeudi 10 octobre 2019 — Vol. 45 N° 39

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (18)

(Onze heures quarante-quatre minutes)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, bonjour à vous tous et à vous toutes. Nous allons commencer nos travaux, s'il vous plaît. S'il vous plaît, si vous avez un téléphone, un appareil électronique, veuillez faire en sorte que la sonnerie soit éteinte.

Et 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 M. Thouin (Rousseau); M. Benjamin (Viau), par M. Rousselle (Vimont); et Mme Montpetit (Maurice-Richard), par M. Kelley (Jacques-Cartier).

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors donc, je souhaite la bienvenue aux personnes qui sont dans l'audience ce matin et qui vont écouter nos travaux. Nous allons poursuivre. Puisqu'hier nous étions à l'étude d'un amendement à l'article 145, est-ce qu'il y a des interventions sur cet amendement? Donc, est-ce qu'il y a des interventions sur le premier paragraphe de l'amendement qui a été présenté par M. le ministre hier à l'article 145? Est-ce qu'il y a des commentaires au deuxième paragraphe de l'amendement? Est-ce qu'il y a des commentaires au troisième paragraphe de l'amendement?

Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire, je vais mettre aux voix l'amendement à l'article 145. Est-ce que l'amendement à l'article 145 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Maintenant, nous revenons à l'article 145. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 145 tel qu'amendé? S'il n'y a pas de commentaire sur l'article 145 tel qu'amendé, je vais le mettre aux voix. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Sur division? Alors, adopté sur division.

Donc, maintenant, nous allons aller à l'article 147, qui avait été lui aussi suspendu. Et je pense qu'il y avait, Mme la secrétaire, un amendement à l'article 147, n'est-ce pas?

La Secrétaire : Oui, qui avait été suspendu, absolument.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, l'amendement avait été suspendu à l'article 147. Est-ce qu'on a un nouvel amendement?

M. Bonnardel : J'ai un amendement à l'article 47.

La Présidente (Mme St-Pierre) : 147.

M. Bonnardel : Je pense que les oppositions ont toutes eu... ont les copies, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que ça veut dire que vous retirez l'amendement qui avait été déposé? Il va falloir que vous retiriez l'amendement si vous voulez en proposer un autre.

M. Bonnardel : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, vous retirez l'amendement? Il y a un consentement pour retirer l'amendement?

M. Bonnardel : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, on retire l'amendement. Vous avez un autre amendement, M. le ministre?

M. Bonnardel : Oui. Donc, à l'article 147 du projet de loi :

1° insérer, dans le paragraphe 3° du premier alinéa et après «au plus», «deux courses par jour n'excédant pas, ensemble, treize heures, à moins que le point de départ et la destination finale de toutes les courses qu'il effectue dans une même journée soient situés sur le territoire d'une même communauté métropolitaine, en ce cas, il effectue au plus»;

2° ajouter, à la fin du deuxième alinéa, la phrase suivante : «Une telle course ne se termine même si tous les passagers débarquent à un même arrêt pourvu qu'un nouveau passager y embarque.»

Ce nouvel amendement fait, bien, consensus, je crois, avec les oppositions pour le libellé que nous avons modifié dans le premier amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que ça va? On est en train de distribuer l'amendement. Est-ce que vous aviez pu... vous avez pu en prendre connaissance? Est-ce que vous avez des commentaires sur l'amendement?

Mme Ghazal : Bien, en fait... Bien, moi, je suis contente de voir que finalement, après discussion, quand on a discuté beaucoup pour s'assurer que le covoiturage soit bien défini dans cette loi... de l'ajout, là, du deuxième alinéa, qui va permettre que... tu sais, qu'on définit la course, puis que ça ne soit pas... que ça n'entre pas en contradiction avec ce qu'est le covoiturage, puis que les groupes qui militent pour ça aient été entendus.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier paragraphe de l'amendement à l'article 147? Est-ce qu'il y a des commentaires sur le deuxième paragraphe de l'amendement à l'article 147?

Donc, s'il n'y a pas de commentaire sur l'amendement à l'article 147, je porter l'amendement aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 147 est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Alors donc, nous allons revenir à l'article 147 tel qu'amendé. Est-ce qu'il y a des commentaires à l'article 147 tel qu'amendé? Il n'y a pas de commentaire à l'article 147.

Je vais porter aux voix l'article 147 tel qu'amendé. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, adopté sur division.

Nous allons maintenant passer à l'article 150, qui avait été lui aussi suspendu. Est-ce qu'il y a... Oui, il y a un amendement. Il y avait un amendement à l'article 150? Un amendement qui avait été suspendu. Est-ce que vous avez un nouvel amendement ou si on maintient l'amendement...

M. Bonnardel : C'est le même. C'est le même.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est le même amendement?

Une voix : Ça avait juste été suspendu parce qu'il y avait des impacts sur les autres articles.

M. Bonnardel : C'est en lien avec l'article 147. C'est pour ça qu'on attendait de voir la modification de 147, qui est en concordance avec 150.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Commentaires sur l'amendement à l'article 147? Je ne vois pas de commentaire ou je n'entends pas... Pardon? 150, pardon, excusez-moi. Merci, Mme la secrétaire. L'article 150. Donc, est-ce qu'il y a des commentaires à l'amendement à l'article 150? Il n'y a pas de commentaire. Est-ce que l'amendement à l'article 150 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

• (11 h 50) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Donc, nous allons retourner à l'article 150. Est-ce que l'article... il y a des commentaires à l'article 150 tel qu'adopté... tel qu'amendé, pardon?

S'il n'y a pas de commentaire à l'article 150 tel qu'amendé, je vais porter aux voix l'article 150 tel qu'amendé. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Nous allons aller maintenant à l'article 151. Donc, à l'article 151... Est-ce que je l'ai dans ma liste, ici, des amendements? Il y a un amendement à l'article 151, M. le ministre?

M. Bonnardel : Oui. Ce sont les dispositions pénales, là. On arrive aux articles 151, 152, 153 et 154. Alors, je vais vous lire l'article 151 amendé :

À l'article 151 du projet de loi, remplacer, dans le paragraphe 4°, «l'un des articles 65 ou 66» par «l'article 65».

Cet amendement apporte une modification de concordance à l'article 151, considérant le retrait de l'article 66 du projet de loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires à l'article 151 tel que... excusez-moi. Commentaires à l'amendement à l'article 151? S'il n'y a pas de commentaire à l'amendement à l'article 151, est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Maintenant, nous allons aller à l'article 151. Est-ce que l'article 151, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Article 152, qui a, lui aussi, été suspendu. Vous avez un amendement, M. le ministre?

M. Bonnardel : Oui, Mme la Présidente. Donc, c'est encore une fois dans le chapitre des dispositions pénales.

À l'article 152 du projet de loi :

1° remplacer le sous-paragraphe b du paragraphe 1° par le suivant :

«b) contrevient à l'article 55.1, au premier alinéa de l'article 56, au deuxième alinéa de l'article 56, au premier alinéa de l'article 57 ou au premier alinéa de l'article 147.2»;

2° dans le paragraphe 3° :

a) insérer, dans le sous-paragraphe a et après «contrevient», «au premier alinéa de l'article 70.1 ou»;

b) remplacer, dans le sous-paragraphe b, «ou à l'article 74» par «à l'article 74 ou premier alinéa de l'article 147.4»;

3° ajouter, après le paragraphe 3°, les paragraphes suivants :

«3.1° le répondant qui contrevient au deuxième alinéa de l'article 147.4»; et

«3.2° le répartiteur qui contrevient au troisième alinéa de l'article 147.4.»

Cet amendement vient fixer les données applicables pour une contravention à l'un des articles 147.2 ou 147.4, qui concernent le transport adapté. Il en fait de même pour les manquements aux articles 55.1 et 70.1, qui concernent la géolocalisation.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, commentaires au sujet de l'amendement de l'article 152, sur le premier paragraphe? Commentaires sur le deuxième paragraphe? Commentaires sur le troisième paragraphe? Donc, s'il n'y a pas de commentaire à l'amendement à l'article 152, je vais porter aux voix l'amendement. Est-ce qu'il est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Nous revenons à l'article 152. Est-ce que l'article 152, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Nous allons aller à l'article 153. Vous avez un amendement, M. le ministre?

M. Bonnardel : Oui. 153, on est encore dans les dispositions pénales. L'amendement se lit comme suit :

À l'article 153 du projet de loi :

1° dans le paragraphe 1°, remplacer :

a) dans le sous-paragraphe c, «collectif» par «prévu par une entente visée au paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 145»;

b) dans le sous-paragraphe d, «collectif» et «l'article 145» par, respectivement, «prévu par une entente visée au paragraphe 1° du premier alinéa de l'article 145» et «cet article»;

2° dans le paragraphe 3°, insérer, après «chauffeur inscrit», «ou le propriétaire d'une automobile inscrite»;

3° insérer, après le paragraphe 5°, le suivant :

«5.1. le répondant d'un système de transport qui contrevient au deuxième alinéa de l'article 80 et le répartiteur qui contrevient au deuxième alinéa de l'article 86.»

Commentaire. Cet amendement apporte des modifications de concordance à l'article 153.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires sur l'amendement à l'article 153 au premier paragraphe? Commentaires, deuxième paragraphe? Commentaires, troisième paragraphe? S'il n'y a pas de commentaire, je vais porter au voix l'amendement de l'article 153. Donc, est-ce que l'article 153 est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Nous allons aller à l'article 153 lui-même. L'article 153, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : J'ai adopté l'article au lieu de l'amendement. Bon, j'ai fait une erreur. Alors, je dois commencer par adopter l'amendement. Est-ce que l'amendement est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il me semblait que j'avais fait comme ça, mais vous faites bien de me reprendre. Donc, est-ce que, maintenant, l'article 153, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Nous allons aller, M. le ministre, à l'article 154. Vous avez un amendement à l'article 154.

M. Bonnardel : Oui. Donc, encore dans les dispositions pénales. L'amendement à l'article 154 se lit comme suit : 1° insérer, après le sous-paragraphe d du paragraphe 1°, le paragraphe suivant :

«d.1) inscrit dans le registre visé à l'article 51 des renseignements faux ou trompeurs, partage de tels renseignements ou y donne accès;»;

2° insérer, dans le paragraphe 4° et après «contrevient», «à l'article 85.1 ou»;

3° remplacer, dans le texte anglais du paragraphe 5°, «operates» par «drives».

Commentaire. Par concordance avec l'introduction de l'article 85.1, cet amendement propose de modifier le paragraphe 4° de l'article 154 afin de prévoir l'amende applicable à une infraction à l'article 85.1. De plus, cet amendement vise à assurer l'uniformité de la terminologie employée dans le projet de loi pour traduire «conduit» ou «conduire».

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'amendement qui est proposé par M. le ministre au paragraphe 1°? Paragraphe 2°? Paragraphe 3°? Donc, s'il n'y a pas de commentaire, est-ce que l'amendement à l'article 154 est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que l'article 154, tel qu'adopté... tel... Oui, Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : J'ai juste une question pour 154. Les amendes qui sont de 2 500 \$ à 25 000 \$ pour une personne physique, etc., par rapport à la loi actuelle, c'était combien? Juste pour être certaine, par rapport à la loi actuelle. Et est-ce que c'est augmenté? Je pense que oui, là, de mémoire, mais je veux juste le savoir sur la Loi sur le taxi.

(Consultation)

M. Bonnardel : Donc, c'est la même chose, Mme la députée. Si je me fie aux infractions, donc, dans la loi, on commet une infraction et est passible d'une amende de 2 500 \$ à 25 000 \$, s'il s'agit d'une personne physique, et de 5 000 \$ à 50 000 \$ dans les autres cas.

Mme Ghazal : Donc, il n'y a pas eu une augmentation entre... C'est les mêmes amendes qui étaient aussi dans la Loi sur le taxi?

M. Bonnardel : Exact.

Mme Ghazal : O.K. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce que l'article 154, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Des voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Maintenant, nous allons passer à l'article 275. M. le ministre, vous avez un amendement... Oui, Mme la députée.

Mme Ghazal : ...demander le consentement pour qu'on retourne à l'article qui traite de la table de concertation maintenant, 147.1, et du mandat de la table de concertation.

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'article avait été...

M. Bonnardel : Vous souhaitez rouvrir le...

Mme Ghazal : Oui, est-ce qu'on... bien, l'ouvrir ou, en tout cas, si on peut en discuter au moins, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ça prend un consentement pour ça.

M. Bonnardel : Bien, regardez, là, il nous reste un article. Je veux bien permettre d'en discuter si vous le souhaitez, là, mais on n'ouvrira pas la table de concertation. Mais, allez-y, si...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, M. le ministre, ça me prend un consentement pour savoir si on retourne à l'article.

M. Bonnardel : Bien non, mais je ne rouvrirai pas l'article de la table de concertation, mais je suis prêt à en discuter avec les oppositions s'ils le souhaitent.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K., mais c'est parce qu'il a été adopté.

M. Bonnardel : Je sais, mais, regardez, là, il nous reste quand même une heure à discuter pour un article. Selon ce que je vois, il en reste un, là. Ça ne me dérange pas de prendre quelques minutes sans ouvrir l'article.

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

Mme Ghazal : Exact, très bien. Donc, en fait, pour la table de concertation, c'est sûr que moi, je voulais aller à 147, parce que ça explique le mandat qu'on lui donne. Et, dans la liste des mandats de la table de concertation, il y a toute la question... il n'y a pas la... toute la question des quotas et des agglomérations.

Je sais, on en a discuté beaucoup, beaucoup lors de cette commission, j'ai amené... on a amené, les oppositions, beaucoup d'amendements pour qu'il y ait des quotas, des agglomérations, que ce soit pour tous les joueurs, etc. Il y a même eu discussion avec l'industrie du taxi pour que les quotas et les agglomérations soient peut-être plus grands, basés, par exemple, sur les MRC, et que ça soit uniquement pour les taxis. Et l'idée derrière ça, c'est de permettre aux chauffeurs de taxi... pas tout de suite, tout d'un coup, qu'il n'y ait plus aucun quota, plus aucune agglomération, parce que, même si on leur réserve certains services, comme les taxis, par exemple, le transport adapté, c'est dans l'intention du ministre, et donc, même si on leur réserve ça, le fait que n'importe qui, après ça, pourrait devenir un taxi avec un lanternon, bien, ils vont avoir autant de concurrence, et la tarte des revenus sera d'autant plus petite.

• (12 heures) •

Donc, pour cette raison, on... comme si le ministre... je veux dire, il n'y a pas d'ouverture à l'effet de ramener les quotas, les agglomérations, est-ce qu'il n'y a pas moyen, par exemple, cette table de concertation, dans les discussions qu'elle a, qu'elle puisse regarder puis évaluer, ah! finalement, il y a beaucoup trop de taxis ou, à certains endroits, les gens sont moins bien servis, etc., puis de ramener peut-être, éventuellement, des quotas ou des agglomérations, mais que ça soit discuté autour de la table et que ça soit fait de façon progressive suite à l'évaluation que les membres qui sont autour de la table

sont en train de faire? Est-ce qu'il y a une ouverture de la part du gouvernement, du ministre, que la table de concertation puisse faire ce travail-là?

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

M. Arseneau : En fait, il y a une question qui a été posée, mais je voudrais intervenir exactement dans le même sens. En fait, c'est sur l'interprétation du mandat. Le ministre nous dit ne pas vouloir modifier le libellé, on n'a pas eu le consentement pour le rouvrir, mais j'aimerais savoir si, dans l'interprétation du ministre du libellé actuel, il est plausible qu'on puisse discuter de cette période, là, de transition pour des régions et des... en fait, des gens qui oeuvrent déjà dans l'industrie du taxi pour éviter un choc trop grand, avec l'arrivée de compétiteurs à l'intérieur même de l'industrie du taxi avec lanternon dans certaines régions.

Est-ce que, dans votre interprétation, M. le ministre, il pourrait y avoir place à la discussion à la table de concertation sur des mesures qui permettraient d'éviter le choc et l'évincement de ceux qui sont déjà titulaires de permis? Parce qu'on reconnaît que vous avez fait un pas en disant que l'industrie du taxi allait pouvoir avoir certaines priorités, enfin, une priorité ou l'option de pouvoir obtenir des contrats avec le gouvernement, avec les services de santé, et ainsi de suite, mais il ne faudrait que, parallèlement, il y ait une compétition exacerbée avec un nombre de taxis qui augmente de façon démesurée.

Alors, si ça peut être discuté dans la table de concertation, je pense que ce serait rassurant pour les gens de l'industrie.

M. Bonnardel : Vous amenez un point important pour l'industrie. Cela a fait partie des discussions que nous avons eues avec l'Association des taxis des régions du Québec, que je salue encore une fois. Dans les trois dernières semaines, on a eu plusieurs, plusieurs, plusieurs discussions, plusieurs propositions qui ont été mises sur la table, et c'en était une.

On touche et on dénature, dans une certaine mesure, le projet de loi avec ça. Maintenant, je ne peux pas empêcher une table de concertation, que je vais présider, d'avoir des idées ou des propositions pour améliorer l'industrie du taxi et le transport rémunéré de personnes dans le futur. J'ai donné... et on a toujours souhaité que le transport adapté continue de... puisse être, encore une fois, sous le chapeau de l'industrie du taxi. On a dit la même chose pour tout ce qui est les services de santé. J'ai énuméré ça hier avec vous.

Je souhaite une table de concertation la plus forte possible. On aura un défi, je le répète encore pour tout le monde, de parler d'une seule voix, pour l'industrie, d'avoir des partenaires avec les joueurs du transport rémunéré par personne et d'être capable d'avoir une vision d'avenir pour assurer la pérennité de l'industrie. C'est ce que j'ai toujours dit voilà six mois, voilà trois mois, encore aujourd'hui. Tout le monde aura sa place et tout le monde sera capable d'assurer son avenir dans l'industrie. C'est ce que je souhaite et c'est ce qu'on a mis en place pour être capable de le faire. Mais cette table doit être forte. Cette table, je vais l'accompagner avec les meilleurs éléments possible. Et, oui, si l'industrie souhaite parler de ses particularités...

Malheureusement, on n'a pas eu de consensus entre les gens de Montréal et les gens des régions, mais il n'est pas dit qu'on ne pourra pas amener ce sujet et amener peut-être, je dis bien peut-être, la Commission des transports, par la suite, à évaluer cette situation. Alors, aujourd'hui, les territoires d'agglomération n'existeront plus. Encore une fois, je le mentionne, autant à Montréal, ce qui est important, vous m'avez souvent posé la question, avec l'arrivée de nouveaux joueurs, il y aurait eu une explosion sur le territoire, particulièrement à Montréal, ce qui n'est pas vrai, ce qui n'est pas vrai. Quand on regarde le nombre de véhicules immatriculés à Montréal, bizarrement ou heureusement, il y a un nombre de véhicules immatriculés en baisse à Montréal. Il y a moins de véhicules immatriculés à Montréal. Pourquoi? Parce que le cocktail de transport actif ou durable fait le boulot.

Est-ce que c'est parfait? Non. Est-ce qu'on peut améliorer tout ça? Assurément. Et les partenaires du taxi, les partenaires de transport rémunéré, Mobilité Montréal, Exo, l'ARTM, tout le monde, tout le monde, tout le monde devrait être à pied d'oeuvre pour trouver des pistes de solution pour changer ces comportements.

Alors, je vous dis oui. Vous m'avez demandé : La table sera créée quand? On vous a dit : Un maximum de six mois. On aura à aller chercher les principaux porte-parole qui vont parler, et je le répète encore une fois, d'une seule voix. Je veux une industrie qui va parler, qui va être forte, mais qui va parler d'une seule voix, d'une seule voix. C'est le défi qu'on doit se donner. Et, avec ça, on va être capables, par la suite, de travailler tous ensemble puis d'assurer la pérennité de l'industrie du taxi et des sociétés qui sont établies au Québec.

La Présidente (Mme St-Pierre) : J'ai M. le député de La Pinière qui a demandé à prendre la parole.

M. Barrette : Je n'avais pas l'intention de prendre la parole, mais, M. le ministre, puisque vous ouvrez la porte à ce qu'il y ait une dernière discussion sur un article qui est déjà adopté... Mais ce n'est pas grave qu'il soit déjà adopté, parce que, de toute façon, le mandat de la table de concertation, il vous appartient. Il n'est pas dans la loi. Il n'est pas défini dans la loi. La seule chose qui est définie dans la loi, c'est la date maximale à laquelle le mandat doit être établi et la table de concertation doit être mise en application.

Vous avez, M. le ministre, aujourd'hui, essentiellement, dans cette salle, le plus grand auditoire depuis le début des consultations que l'on a traitées ici, et je suis sûr que les gens qui sont ici ne trouvent pas que ça a été trop long. Je pense que tous les gens qui sont ici sont en désaccord avec le premier ministre quand il dit que tout a été dit, parce que tout n'a pas été dit. Mais ça appartient au premier ministre de tenir ses propres propos. Mais vous avez la chance, actuellement, d'avoir tout le monde qui est ici et la chance de les rassurer.

Vous dites vous-même que vous allez présider cette table-là, ce qui n'est pas banal. Alors, vous avez le pouvoir absolu du mandat et du fonctionnement de la table de concertation, ce qui n'est pas banal en soi. Alors, je rejoins mes

collègues des autres oppositions lorsqu'ils traitent, évidemment, de la question de la viabilité et des aspects qui peuvent venir l'altérer, notamment le nombre de véhicules qui sont en fonction sur un territoire donné sur lequel vous avez, là aussi, un pouvoir. Même si la loi, tous ces articles-là sont adoptés, présidant la table de concertation, vous avez encore un pouvoir d'influence qui est significatif, sinon vous n'y seriez pas.

Alors, les gens qui sont ici veulent vous entendre. J'ai entendu, je prends acte de la réponse que vous venez de faire. Vous avez une ouverture à regarder des choses qu'on vous proposera. Puis je ne dis pas «proposerais» parce que je suis sûr qu'on va vous proposer des choses. Je suis content de voir que vous avez cette ouverture-là.

Maintenant, il y a un élément à propos duquel j'aimerais que vous ayez aussi une ouverture, et ça a été demandé à plusieurs reprises. J'ai essayé, moi, de faire en sorte que ça soit dans la loi. En fait, depuis le début, j'ai souhaité qu'on traite ça en premier, qui est la question de la compensation. Et, encore aujourd'hui, ce qui est sur la table est inéquitable. Ce n'est pas le même effet pour chaque propriétaire de taxi. Et, à ma grande surprise, M. le ministre, Mme la Présidente, à ma grande surprise, le ministre, jusqu'à la dernière minute et pour le futur, aura maintenu la position de l'iniquité. Sur le plan de la responsabilité gouvernementale, je suis étonné de ça. Je souhaite que le ministre ait une ouverture pour s'engager aujourd'hui devant tous les gens qui sont ici et qui sont ici pour traiter de plusieurs aspects, l'ouverture de s'adresser à cet aspect-là aussi, s'assurer que les décisions qui soient prises par le gouvernement, ultérieurement, soient idéalement ou maximale-ment équitables, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Alors, est-ce que le ministre peut nous dire si, sur cet aspect-là aussi, il est disposé à oeuvrer à la table de concertation avec les gens qui représentent l'industrie du taxi pour assurer un maximum d'équité puisqu'il a choisi de ne pas avoir l'équité totale?

La Présidente (Mme St-Pierre) : J'ai aussi... Il y a de... On m'a demandé... Mme la députée de Mercier et M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous avez demandé à reprendre la parole.

Mme Ghazal : L'amendement, c'est l'amendement 147.6, que, là, ce que je comprends, c'est que le ministre ne souhaite pas ouvrir. Puis, dans ce que le ministre a dit, ce que j'ai entendu, c'est qu'il souhaite que, premièrement, l'industrie s'entende, ceux qui vont représenter, qui vont être représentants de l'industrie autour de la table, et aussi que ça... que l'industrie soit améliorée. Mais ce qui est important, c'est... Puis vous avez parlé des villes et des régions. Uber, l'impact qu'il a eu n'est pas la même chose dans les villes et dans les régions. Donc, c'est sûr que faire du mur-à-mur, ce n'est pas ce qui est souhaitable, mais c'est ce que le projet de loi fait en ce moment.

• (12 h 10) •

Donc, la table de concertation est un moyen qui a été donné pour que ça soit... pour l'améliorer. Et un des éléments importants, même si je comprends que... pas je comprends, mais j'entends que le ministre ne veut pas qu'on ouvre un article qui a déjà été adopté, mais est-ce que c'est possible que le ministre, au moins, le dise et que les gens l'entendent qu'autour de cette table de concertation une des questions va être : Qu'est-ce qu'on... Est-ce qu'on revient, par exemple, sur des quotas qui seraient différents de ce qu'ils sont aujourd'hui, ou des agglomérations, dépendamment des régions, dépendamment de comment la loi va avoir un impact sur ces différentes régions, ces différentes villes et sur les chauffeurs de taxi et les quotas? Est-ce que c'est un mandat, est-ce que c'est une discussion, un point qui, autour de la table, pourrait être discuté et revu au fur et à mesure?

L'industrie, moi, ce que j'entends, ce qu'elle dit, les gens du taxi, ils ne disent pas : Nous, on veut que ce soit exactement pareil comme maintenant, puis les agglomérations puis les quotas, c'est parfait. Jamais je n'ai entendu ça. Ils ont dit que ça doit être revu. Et là, tout d'un coup, ici, ce n'est pas revu avec le projet de loi, c'est éliminé totalement. On jette tout et on va voir après quel va être l'impact.

Maintenant, ce qu'ils disent face à ce qu'ils entendent du ministre... Est-ce que ce serait possible au moins que, l'outil qu'ils ont, qui leur reste, qui est la table de concertation, ils puissent avoir une discussion, cette table de concertation, face... et les membres qui sont autour, pas seulement le ministre qui décide, mais que les membres qui sont autour, face à l'impact de cette libéralisation complète, de l'ouverture complète, de zéro quota, zéro agglomération, qu'ils puissent réévaluer puis dire : O.K., très bien, dans certaines régions, il n'y a pas assez de service, il n'y a pas... ou... Donc, ouvrons, faisons des agglomérations, mettons des quotas qui seraient différents de qu'est-ce qui est maintenant, mais qui soient adaptés à la réalité, c'est-à-dire qu'on voit qu'il y a des endroits que ça fonctionne bien, il y a des endroits que ça ne fonctionne pas bien, et qu'avec ces données-là les membres de la table de concertation puissent en discuter puis que ce soit aussi décisionnel, que ça puisse avoir un impact, puisqu'un des mandats c'est de conseiller le ministre sur la réglementation et sur les mesures destinées à son développement en lui faisant des recommandations? Donc, est-ce que ces points-là pourraient être discutés autour de la table?

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

M. Arseneau : Bien, en fait, j'aimerais mieux entendre le ministre là-dessus, parce que peut-être que ça va recouper la question que j'avais à poser. Je ne voudrais pas être redondant.

M. Bonnardel : Je vais répondre aux deux questions. Il est certain que ce sont des sommes importantes, 800 millions. Ce qui a été apporté sur la table, ce que je proposais, c'est d'être capable de répondre plus fortement aux cas particuliers. Il n'y a rien de parfait dans la vie. Maintenant, les sommes de 760 millions initialement prévues pour payer la valeur initialement payée, la valeur comptable, on s'était gardé un 10 millions de dollars pour les cas particuliers. Et je leur avais proposé d'aller chercher dans le fonds de modernisation et je les remercie d'avoir accepté de prendre, dans ce fonds de 44 millions, 30 millions de dollars pour répondre encore plus fortement aux cas particuliers.

Je sais qu'il y a une différence entre ceux qui ont acheté leur permis voilà deux, trois ans, à 150 000 \$, 170 000 \$ versus ceux qui l'ont payé 5 000 \$, peut-être, voilà 25 ans, ou 10 000 \$, 15 000 \$ ou 20 000 \$ et qui voyaient un pécule, un revenu de retraite intéressant. C'est pour ça que ce 40 millions, qui est bonifié à leur avantage, sera dicté spécifiquement aux cas particuliers. Et, je vous le répète, on fera du cas par cas, s'il le faut, du cas par cas, là, pour être capable de s'assurer... Premièrement, on ne voulait oublier personne, on ne voulait que personne ne fasse faillite et, avec ce 40 millions de dollars, on sera capable de répondre aux cas particuliers.

De l'autre côté, je le répète, là, c'est comme un... c'est enregistré, là, je vous l'ai dit tantôt, je le répète, je ne crée pas cette table pour bâillonner l'industrie ou n'importe quel joueur. Je crée cette table pour qu'on soit capable de discuter, qu'on soit capable d'améliorer cette loi, s'il le faut, pour être capable de comprendre les tenants, aboutissants. On les mesure déjà, là. On va les mesurer dans un an, quand cela prendra forme. Mais, par la suite, on va voir encore l'industrie... ou dans deux ans... comment elle va évoluer rapidement avec des nouveaux joueurs, avec des chauffeurs qualifiés qui risquent d'arriver. Tout ça ensemble sera important à évaluer. Cette table va faire son travail.

Alors, oui, oui, il n'y a aucun sujet qu'on va mettre de côté. Si l'industrie souhaite en parler sous un chapeau, sous une seule voix de deux, trois partenaires qui seront les porte-parole de l'industrie, il est certain que j'accepterai toutes les discussions possibles pour être capable d'améliorer l'industrie et de mesurer les particularités entre les régions et la ville de Montréal ou les grands centres. Voilà.

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

M. Arseneau : Oui. En fait, il y avait la mention par le ministre du fait que l'industrie doit parler d'une seule voix. Moi, je ne souhaiterais pas que le ministre en fasse une condition sine qua non pour en discuter, parce que, tout simplement, l'industrie représente aussi des territoires qui peuvent être fort différents les uns des autres, avec des réalités fort différentes les unes des autres. Et c'est dans cette perspective-là que je crois qu'il peut y avoir, et c'est, en fait, la proposition que je fais au ministre dans son ouverture manifestée pour la discussion sur une période de transition dans l'industrie du taxi, de pouvoir avoir une approche différenciée. Et peut-être qu'il y aura, à la table, deux ou trois points de vue, mais qui peuvent être complémentaires plutôt qu'opposés si on représente différentes régions avec différentes problématiques et avec potentiellement des solutions qui ne soient pas exactement les mêmes lorsqu'il est question d'une transition vers un nouveau modèle déréglé tel que prévoit la loi actuelle ou le projet de loi. Alors, c'est simplement pour dire que la voix de l'industrie de taxi peut être plurielle sans nécessairement que les propositions soient contradictoires sur toute la ligne.

Alors, j'aimerais que le ministre me dise s'il comprend aussi qu'il est possible d'avoir une approche qui soit de cet ordre-là, en respectant les réalités géographiques, et territoriales, et environnementales, et technologiques aussi des différentes régions et évidemment des différents porte-parole des différentes régions.

M. Bonnardel : Vous avez absolument raison, M. le député, à l'amendement 147.7, on dit : «Le gouvernement identifie par décret les associations et les regroupements qui seront invités...» Alors, oui, on va tenir compte de ces particularités, assurément, entre les régions et les grands centres.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière, vous avez des commentaires?

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente. J'aurais souhaité avoir une réponse. Je ne pense pas que le ministre a répondu à ma question et je vais reprendre ses propos, je ne les reprendrai pas pendant 20 minutes, mais je vais les reprendre quand même. Le ministre m'a répondu qu'on n'est pas dans un monde parfait, la perfection, ça n'existe pas. Il a tellement raison! Par contre, Mme la Présidente, la perfection ici aurait été de compenser tout le monde à la hauteur appropriée. À partir du moment où on passe à l'étape suivante, on rentre dans l'imperfection, on peut être parfait après et on a choisi d'être imparfait après. L'imperfection vient de la non-compensation adéquate de tout le monde. À partir du moment où on ne compense pas complètement tout le monde correctement selon les règles établies, il est possible d'avoir en place des règles parfaites.

Et ce qui me heurte et heurte des gens qui sont ici, dans la salle, c'est qu'on dit la chose suivante, on dit, le ministre l'a dit, là : Ceux qui ont les plus gros montants, on va les rembourser et on considère que ceux et celles qui ont acheté un permis il y a 10, 15, 20 ans sont des cas particuliers pour lesquels on va offrir un aménagement. Mme la Présidente, ce sont tous des cas individuels qui sont dans la même situation. Comment peut-on dire à un : Vous êtes un cas particulier, puis je vais vous aider un peu, modérément, mais je ne vous amènerai pas où je devrais vous amener, et à l'autre, qui est dans le même environnement et la même situation : Vous, c'est correct, je vais vous le donner?

Alors, moi, je souhaiterais... puis c'était le sens de ma question à laquelle je n'ai pas eu de réponse : Devant la très imparfaite méthode qui est mise en place, est-ce que la table de concertation peut avoir la possibilité, selon la volonté du ministre, de s'y adresser pour parfaire ce qui est manifestement imparfait? Ça me heurte comme ça doit les heurter de se faire dire que, parce que nous n'avons pas la pleine compensation, on est un cas particulier. C'est toute une prise de position de la part du ministre.

Il a l'occasion, là, ils sont là, les médias sont là, tout le monde écoute, il a la possibilité, là, de faire ce pas-là et de dire : C'est vrai, c'est vrai, là, que la perfection, c'est le montant total. Puis c'est vrai que peut-être qu'on devrait passer par un arbitrage quelconque pour le montant total, mais le montant total, on va le distribuer de façon équitable avec vous à une table de concertation. Est-ce que ce pas-là, qui ne nécessite pas l'ouverture de quelque article que ce soit, le ministre peut le prendre au micro, de façon formelle? Et je pense que vous auriez des applaudissements dans la salle si vous le faisiez.

• (12 h 20) •

M. Bonnardel : Bien, en 30 secondes, Mme la Présidente, oui, il n'y a rien de parfait dans la vie, et, même si on avait décidé de payer à la valeur — je sais qu'il y avait eu des discussions — à la valeur marchande, il y aurait eu aussi des cas particuliers parce qu'il n'y a rien de parfait. Alors, on a pris la décision de payer la valeur initialement payée et de bonifier, avec l'aval de l'industrie du taxi, ces cas spécifiques à 40 millions de dollars, 40 millions de dollars.

Alors, je répète, on n'oubliera personne, personne. On le fera au cas par cas, s'il le faut. On prendra le temps qu'il faut. L'industrie demandait un paiement qui pouvait être devancé, on a accepté de payer ce montant le plus rapidement possible, dès l'adoption de la loi. Et je leur dis une chose, là : Ce n'est pas parce qu'on a une période de transition d'un an que cela prendra un an avant de payer. Immédiatement après l'adoption de la loi, on enclenche le processus de paiement. Voilà.

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

Mme Ghazal : Moi, je veux vraiment remercier le ministre quand il a dit que, la table de concertation, un des sujets, ça va être de faire le bilan, notamment des quotas et des agglomérations, et qu'il y a une ouverture du ministre envers ça, que cette question-là soit discutée à la table de concertation.

Maintenant, moi, mon objectif aujourd'hui, là, c'est de m'assurer que ce projet de loi, qui n'est pas parfait, comme le reconnaît le ministre, comme rien n'est parfait, mais qu'il soit le moins pire possible pour l'industrie. Donc là, en ce moment, je ne parle même plus d'argent, de l'agglomération, des quotas. Tout ce que je dis, c'est : Est-ce qu'il aurait une ouverture, comme il y en a eu une aussi précédemment, de revenir, d'ouvrir le 147.6, avec le consentement de tout le monde, et d'inscrire qu'autour de la table de concertation, en plus de ce qui est marqué, eh bien, il y aura un bilan de la question des quotas et des agglomérations? Est-ce qu'il y a une ouverture, vu que le ministre l'a dit devant tout le monde au micro, mais simplement de l'inscrire dans la loi? Ça serait une opportunité de faire en sorte que cette ouverture-là se traduise dans le projet de loi, vu que c'est aussi l'intention du ministre, et c'est ce que moi, j'ai compris.

M. Bonnardel : Je n'ai pas besoin d'ouvrir l'article. Je vous l'ai dit, je n'empêcherai aucun sujet, je ne suis pas là pour bâillonner l'industrie. S'ils souhaitent en parler et d'évaluer la situation dans un an, un an et demi, après la transition de cette loi, d'un an, on le fera. On le fera, et je le garantis à l'industrie, on le fera.

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

M. Barrette : Oui. Ce sera ma dernière intervention, Mme la Présidente. Alors, est-ce que le ministre peut nous dire, et c'est une réponse qui est simple, c'est oui ou c'est non, est-ce que le ministre peut nous dire s'il est d'accord, s'il s'engage à ce que soit une personne soit un groupe de personnes qui se considère lésé par la formule qui est mise en application pourra s'adresser à la table de concertation face au ministre?

M. Bonnardel : Écoutez...

M. Barrette : C'est oui ou c'est non.

M. Bonnardel : ...si la table... Non, mais, si la table... Si les propriétaires se sentaient lésés dans un an, dans six mois, est-ce que je peux empêcher ces propriétaires, par l'entremise de leurs représentants, d'exprimer ça? Non. Je vais écouter. Encore une fois, ce sont des sommes importantes : 760 millions de dollars, pour une grande majorité de l'industrie du taxi, qui sera remboursé et 40 millions pour les cas plus spécifiques, plus particuliers. Est-ce que, dans six mois, par l'entremise des représentants, certains pourraient dire : Peut-être ceci n'a pas fonctionné, il faudrait peut-être revoir? Bien, moi, je souhaite que, dans un laps de temps le plus court, la compensation soit payée, comme on me l'a demandé. C'est ce qu'on fera. Mais il se pourrait, il se pourrait qu'il y ait des cas plus spécifiques, particuliers, qui pourraient être soulevés par l'industrie en disant : Celle-là, est-ce qu'on pourrait revoir? Est-ce que les sommes ont toutes été dépensées? Je n'empêcherai jamais l'industrie d'amener, par la voie de leurs représentants, une question qui pourrait être discutable par la suite.

Alors, oui, je n'empêcherai jamais l'industrie d'amener des points qui pourraient être problématiques pour eux, même par la suite, suite aux versements qu'on leur fera le plus rapidement possible après l'adoption.

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

M. Arseneau : Bien, puisqu'on parle de la table de concertation, je ne sais pas si c'est le bon moment pour faire le lien. La table de concertation... Par exemple, je reviens sur la question de l'augmentation potentielle du nombre de joueurs dans l'industrie du taxi proprement dite. Ce que je comprends, c'est, lorsqu'il y a, par exemple, un système de transport qui est proposé par un demandeur, donc une entreprise — comment on les appelle? — les répondants, à ce moment-là, c'est la commission qui reçoit... la Commission des transports qui reçoit la demande, et ça répond à un certain nombre de choses, notamment la question de la capacité financière, on parlait du cash-flow. À ce moment-là, on peut penser qu'à peu près toutes les demandes vont être reçues. Et, en fait, l'hypothèse que je voulais faire, c'est à savoir si la commission avait la possibilité de consulter ou de recevoir le point de vue de la table de concertation sur, par exemple, l'émission de nouvelles autorisations. De quelle façon est-ce qu'on pourrait s'assurer que, finalement, les propositions, les recommandations d'une table de concertation soient entendues par la Commission des transports avant qu'elle émette la permission à des joueurs de venir bousculer ou vraiment, là, affecter le marché, un marché en particulier?

M. Bonnardel : Oui. Il est certain qu'on n'aura pas le portrait de tout ça avant... Il y a une période de transition d'un an. Donc, il n'y a pas de nouveau joueur, il n'y a pas de changement dans les projets pilotes. C'est le statu quo à peu près à 100 %, 90 %, comme on la connaît. L'industrie comme on la connaît aujourd'hui, avec les projets pilotes, rien ne change. Après la période de transition, il y aura une évolution, assurément. Et comment cela va bouger entre l'offre et la demande? Je pense que la table pourra se pencher sur ce portrait au moins un an après.

Alors, oui, il est certain qu'après l'année, l'année et demie, la table pourra dire : Bien, O.K., on voit un déséquilibre ou un équilibre parfait dans certaines régions, un déséquilibre à Montréal. Je n'empêcherai pas la table de se pencher sur ce possible équilibre ou déséquilibre, s'il y a lieu, hein, encore une fois, je vous répète, ce qui se passe à Montréal. Alors, est-ce qu'on verra un même équilibre partout au Québec? Je le souhaite. Est-ce que ce ne sera pas le cas ailleurs? Peut-être.

Alors, je pense qu'il faut se donner au moins un an pour être capable de voir, après la transition, de voir le portrait global partout au Québec puis de faire des ajustements, s'il y a lieu. Et, oui, on pourrait peut-être avoir une recommandation à envoyer à la commission, puis la commission pourrait dire : Bien, écoutez, dans le futur, peut-être prendre en considération les cas qu'on a soulevés. Parce que tout le monde va être sur la table. Que ce soient les répondants, les associations, on va être capables de travailler tous ensemble, d'avoir une mission qui va être forte pour cette table.

M. Arseneau : D'accord. J'apprécie votre ouverture. Bien, en fait, ce que je voulais souligner, c'est que, lorsqu'on a adopté l'article 28 sur ce que la demanderesse peut ou doit déposer à la commission pour avoir l'autorisation de mettre en place un système de transport, nous n'avions pas encore le portrait complet, et la table de concertation n'existait pas encore, là, selon le projet de loi qui avait été déposé.

Alors, la question que j'aimerais poser de façon vraiment précise et de façon constructive, je vous l'assure : Puisque, maintenant, la table de concertation, ce principe-là a été adopté, est-ce qu'il serait possible de réintroduire, dans les critères d'allocation ou d'autorisation des systèmes de transport par la commission, cette notion de consultation ou d'ouverture à des recommandations de la table de concertation pour avoir cette espèce de marge de manoeuvre pour la commission, lorsqu'on verrait un nouveau système de transport proposé dont on pourrait anticiper qu'il y ait des bouleversements majeurs et négatifs à la fois pour l'industrie et pour les consommateurs éventuellement, d'aller ne serait-ce que porter attention, tendre l'oreille aux recommandations que pourrait faire la table de concertation à laquelle siège le ministre?

En fait, moi, je pense que... Actuellement, je ne vois pas, dans les articles... dans les différentes dispositions de l'article 28, cette possibilité-là. Je vois plutôt un automatisme de la part de la commission, lorsque la demande est complète, d'offrir l'autorisation, d'accorder l'autorisation. Est-ce que vous comprenez bien le sens de mon intervention? Merci.

M. Bonnardel : Oui. Je vous dis non, respectueusement, mais, je vous le répète encore une fois, il faut se donner au moins le temps de voir comment tout ça va évaluer après un espace d'un an, un an et demi. Je pense qu'il faut se donner le temps de voir l'évolution puis l'équilibre ou le déséquilibre de différentes régions au Québec. Et, suite à ça, rien n'empêchera la table de se pencher sur un possible déséquilibre dans une région X, de voter une résolution et de dire : Avec cette résolution, on l'envoie à la Commission des transports, et tenez compte, tenez compte dans le futur ou immédiatement, d'un déséquilibre sur une certaine région. Alors, je pense que ça, on aura le pouvoir de le faire. Et, non, je ne le mettrai pas dans la loi, mais je le garantis et je vous le répète encore une fois aujourd'hui, à la table de concertation, on sera capables de tout discuter, mais surtout d'évaluer les tenants et aboutissants de tout ça au moins un an après la période de transition.

Alors, je pense que j'ai répondu positivement à vos demandes. Encore une fois, vous souhaiteriez peut-être la mettre dans la loi. Moi, je vous le dis, on va le faire... je vous le dis officieusement au micro, ne vous inquiétez pas, tous les sujets pourront être discutés. Je vous ai donné 30 minutes pour être capable de discuter de cet amendement que vous souhaitiez ouvrir. Alors, je pense que j'ai fait ma part.

• (12 h 30) •

M. Arseneau : Je voudrais juste, moi aussi de façon totalement respectueuse et constructive, souligner que, dans cette approche-là, en fait, on va constater a posteriori les dommages que pourrait avoir créés l'instauration d'un nouveau système de transport dans un territoire donné. Et c'est justement pour éviter ça qu'on pourrait le faire en amont, de façon préventive, sans rien bousculer. C'est juste une étape supplémentaire qui est davantage subjective de la part de la commission, de dire : On va aller voir si on anticipe des dommages, et sinon on va de l'avant. Parce que je vous soumets qu'il peut être plutôt difficile, comme on l'a vu avec le projet pilote, de remettre la pâte à dents dans le tube une fois qu'il y a déjà des autorisations qui ont été données, des investissements qui ont été consentis par des entreprises, par des répondants éventuellement, donc, qui ont mis en place un système qui a bouleversé l'environnement. Et là ce qu'on ferait, on prendrait acte de ces bouleversements-là et on dirait : Il ne faut plus que ça arrive dans l'avenir dans un autre territoire. Mais, malheureusement pour le territoire impacté, le mal est fait. Alors, c'est la raison pour laquelle, si c'était dans le règlement déjà au départ... pas dans le règlement, mais plutôt dans la loi, dans l'article 28, on pourrait peut-être éviter les problèmes et ne pas avoir à rétro-pédaler dans certains domaines. C'est le sens de la proposition que je fais pour éviter les problèmes plutôt que devoir les corriger a posteriori.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je ne veux pas m'immiscer dans votre discussion. Le ton est bon, ça se passe très, très bien. Cependant, je vous donne un petit peu l'ordre de ce qu'il nous reste à faire pour terminer nos travaux. On a le 275 à adopter. Il y a un amendement qui a été proposé par le ministre. Ensuite il y a d'autres choses techniques, là, à travers lesquelles... une liste de points techniques à travers lesquels nous devons passer. Et vous avez droit à 20 minutes pour les remarques finales.

Il nous reste 28 minutes de travaux. On peut continuer puis on peut prolonger après s'il y a un consentement. Alors, moi, je veux juste vous appeler à me donner un peu une indication où est-ce que vous voulez aller à partir de maintenant. Je ne veux pas vous empêcher de parler, mais j'ai besoin de savoir ce que vous voulez faire.

M. Bonnardel : ...je pense que j'ai quand même laissé 30 minutes à tout le monde pour s'exprimer, là.

M. Arseneau : Mais je veux quand même vous dire que, s'il faut dépasser au-delà de 13 heures, nous sommes disponibles, pourvu que le ton demeure constructif et qu'on puisse arriver...

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

M. Arseneau : ...à une meilleure loi à adopter au cours des prochaines heures.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Le ton est en effet très constructif. Donc, M. le ministre, nous allons revenir à l'article 275. Et vous avez proposé un amendement. Ma mémoire fait un petit peu défaut. Est-ce que vous l'avez lu, votre amendement? Je pense que non, hein?

M. Bonnardel : Non. Je vous le lis.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, s'il vous plaît, procédez à la lecture de votre amendement.

M. Bonnardel : Donc :

1° remplacer le paragraphe 1° par le suivant :

«1° des dispositions des articles 90, 90.1, 94, 147.6, 147.7, des dispositions de la section I du chapitre XV, dans la mesure où elles visent des infractions à l'un des articles qui précèdent, des articles 242.2, 242.3, 256.1, des dispositions du premier alinéa de l'article 257 autres que celles relatives au paiement de la redevance, de même que celles du deuxième alinéa de cet article, des articles 261, 263.1, 263.2, 264 à 266, 270, 272 et 274.1;»

2° remplacer, dans le paragraphe 2°, «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, telle qu'elle se lisait le (indiquer ici la date qui précède celle de l'entrée en vigueur de l'article 234)» par «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 2012»;

3° remplacer, dans le paragraphe 3°, «le (indiquer ici la date qui suit de quatre ans celle de la sanction de la présente loi)» par «à la date qui suit d'un an celle de la publication de l'avis prévu à l'article 259».

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a des remarques sur le premier paragraphe de l'amendement proposé par le ministre? Est-ce qu'il y a des remarques sur le deuxième paragraphe? Troisième paragraphe?

Donc, s'il n'y a pas de remarque sur l'amendement proposé par le ministre, je vais le mettre aux voix. Est-ce que l'amendement à l'article 275 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division.

Est-ce que l'article 275, tel qu'amendé, est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division.

Donc, maintenant, c'est là que nous allons. Alors, il y a deux autres amendements. Donc, au besoin — l'étude du suspens, c'est fait — appeler l'étude des intitulés des chapitres. Il y a deux amendements à ce sujet-là.

M. Bonnardel : Donc, l'intitulé du chapitre VIII. Dans l'intitulé du chapitre VIII, qui précède l'article 97 du projet de loi, insérer, après «frais», «contributions d'assurance».

Commentaire. Cet amendement précise, en concordance avec l'amendement apporté à l'article 97 au sujet de la contribution d'assurance exigible, la portée de l'intitulé du chapitre VIII du projet de loi.

Et est-ce que je lis l'autre en même temps?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, on va adopter celui-là. Est-ce que l'amendement sur l'intitulé du chapitre VIII est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Maintenant, procédez à la lecture du deuxième... de l'intitulé de la section III du chapitre VIII, s'il vous plaît.

M. Bonnardel : Oui. Intitulé de la section III du chapitre VIII. Dans l'intitulé de la section III du chapitre VIII, qui précède l'article 146 du projet de loi, insérer, après «covoiturage», «offert dans le cadre d'un système de transport».

Commentaire. Cet amendement précise la portée de l'intitulé de la section III sur chapitre XIII du projet de loi puisque d'autres formes de covoiturage sont possibles.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce que l'amendement à l'intitulé de la section III du chapitre VIII est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté? Donc, est-ce que le titre du projet de loi est adopté? Non, excusez-moi. Oui, bon, alors, excusez-moi, j'ai mal formulé.

Est-ce que les intitulés, tel qu'amendés, sont adoptés?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci. Merci, Mme la secrétaire. Est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

Des voix : Adopté.

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté sur division. Je propose que la commission recommande la renumérotation du projet de loi amendé. Cette motion est-elle adoptée?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je propose que la commission adopte une motion d'ajustement des références. Cette motion est-elle adoptée?

Des voix : Adopté.

Remarques finales

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous sommes maintenant rendus à l'étape des remarques finales. Je cède la parole au porte-parole du troisième groupe d'opposition, le député des Îles-de-la-Madeleine. La parole est à vous.

M. Joël Arseneau

M. Arseneau : Est-ce que j'ai un temps limité pour intervenir?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Chaque groupe avait 20 minutes, et nous... si nous voulons déborder, il va falloir que j'aie un consentement. Qu'est-ce qu'il y a?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, oui, ça commence comme ça.

M. Arseneau : D'accord. Écoutez, je vais y aller brièvement, on aura l'occasion d'y revenir au cours de la journée pour l'adoption du projet de loi.

Ce projet de loi là, pour nous, va bouleverser l'industrie de façon majeure. On a toujours présenté ce projet de loi comme étant un projet de modernisation, alors qu'il s'agit d'un projet de déréglementation. On va avoir des gens ici qui seront expropriés de leur bien, de ce qu'ils avaient de plus précieux pour gagner leur vie et celle de leur famille. C'est des permis de taxi qui étaient reconnus pour une valeur au livre par le ministère du Revenu, par le gouvernement du Québec, qui aujourd'hui évacue tout le régime qui était reconnu, qu'il reconnaissait lui-même, sans compensation suffisante ou à la hauteur de la valeur marchande des permis.

Je pense que cette réforme-là va avoir des conséquences majeures, et pas nécessairement positives, non seulement dans l'industrie, mais également sur le service qui sera offert à l'ensemble des Québécois. Dans les régions en particulier, les inquiétudes sont grandes.

Je compléterais simplement en disant que les quelques gains qu'on a pu obtenir, notamment par l'instauration d'une table de concertation, dont on vient de discuter, j'ose espérer qu'ils seront profitables à l'industrie et aux Québécois. Et c'est là-dessus... Malheureusement, compte tenu, là, d'une certaine intransigeance du ministre au cours des dernières heures, c'est là-dessus qu'il faut, disons, faire reposer l'ensemble de nos espoirs pour l'industrie et pour le service au public.

Je prends quand même note des déclarations du ministre de ce matin, de ses bonnes intentions. Malheureusement, sur le plan légal, ce qu'il a dit aujourd'hui n'est pas contraignant. On aurait pu encore apporter certains ajustements, certaines bonifications au projet de loi ce matin sans prendre un temps démesuré pour se faire et se donner certaines garanties. Alors, nous devons prendre la parole du ministre.

Et je veux aussi souligner que, fort heureusement, un amendement qui a été adopté hier nous permettra de revenir sur les effets de la loi un an et demi après sa mise en vigueur, et je pense que c'était nécessaire. Je pense que c'est quand même une assurance que cette loi-là, qu'on voulait voir remplacer un régime de plus d'une quarantaine d'années, qui avait besoin, selon le ministre, d'avoir une modification en profondeur, bien, qu'on puisse, compte tenu, là, de la vitesse avec laquelle on a dû adopter un certain nombre d'amendements au cours des dernières heures, un projet de loi de 275 articles dont la majorité d'entre eux ont dû être modifiés, ce qui prouve que le travail était loin de la perfection, je pense que, dans un an et demi après la mise en vigueur de la loi, il sera tout à fait indiqué de revoir certains éléments de la loi et de la réforme. Et je souhaite que l'industrie ait sa voix au chapitre et qu'elle continue d'exister d'ici là et de prospérer, comme le ministre s'y est engagé. Merci.

• (12 h 40) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, M. le député des Îles-de-la-Madeleine. Je cède maintenant la parole à la députée de Mercier.

Mme Ruba Ghazal

Mme Ghazal : Merci, Mme la Présidente. Tout d'abord, bien, je voudrais souligner le ton qui s'est amélioré lors de nos discussions en commission aujourd'hui puis aussi l'ouverture du ministre.

Moi, je suis... En fait, on va continuer les discussions, on va continuer d'ici cet après-midi parce que notre objectif, c'est... D'éviter un bâillon, ce n'est pas ça, notre objectif. L'objectif dans lequel j'ai travaillé, depuis le début de la commission jusqu'à la dernière seconde, c'est de s'assurer que ce projet de loi majeur, qui est en train de bouleverser non seulement une industrie au complet, mais des familles entières, des métiers, des gens qui ont leur... le gagne-pain de personnes honnêtes qui ont respecté toutes les lois, tous les règlements toute leur vie, eh bien, je souhaite que ça soit le moins pire projet de loi pour eux. Parce que, malheureusement, il ne sera pas non seulement pas parfait, comme le dit le ministre, mais il est, en fait, mauvais sur le fond, parce qu'on est en train, comme je le dis, de libéraliser un marché totalement, d'enlever toute forme de contrôle, et ça non seulement ce n'est pas bon pour les gens de l'industrie, mais ce n'est pas bon non plus pour les usagers qui ont besoin de transport de personnes.

Depuis le début, il y a eu beaucoup d'erreurs, de manquements. Notamment, on a oublié toute la question du transport adapté. Ça a été un oubli, c'est même marqué dans la loi que c'est important de faire cette évaluation-là sur les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées. Il y a eu un oubli. Une chance que cet oubli-là a été corrigé.

Il y a aussi beaucoup d'impacts. On a beaucoup parlé de l'impact sur l'industrie du taxi, les chauffeurs, leurs revenus qui sont en train d'être réduits et aussi les usagers, mais toute la question aussi environnementale. On le sait, en ce moment, on n'a pas d'étude d'impact digne de ce nom. On ne nous l'a pas déposée quand le projet de loi a été déposé, mais on le sait, on a juste à voir qu'est-ce qui se passe ailleurs : augmentation de la congestion, augmentation des gaz à effet de serre.

Toute la question aussi de l'électrification des transports. On le sait, les voitures personnelles sont, la majorité du temps, stationnées, mais les voitures qui font du transport de personnes, taxis ou les nouveaux joueurs, elles vont être sur les routes. On parle beaucoup de modernisation. L'industrie du taxi l'a compris depuis très longtemps. Ce sont des gens conscients qui savent que le monde est en train de changer, qui savent qu'il y a des applications. Ça, ils le comprennent très bien, ils le comprenaient depuis très, très longtemps, alors que, plusieurs fois, malheureusement, on a eu tendance à les accuser de dinosaures, de ne pas... de vouloir le statu quo, alors que c'est le contraire. Ils étaient en train d'évoluer, ils étaient en plein essor, notamment sur la question de l'électrification de leur flotte de voitures. Il y avait beaucoup, beaucoup, jusqu'à 40 % de voitures hybrides, hybrides rechargeables ou électriques, et là, en ce moment, on s'en va vers un inconnu avec le projet de loi s'il est adopté tel quel. Donc, ça aussi, c'est un impact important.

Donc, on va continuer les discussions. On espère qu'on va avoir un projet de loi qui sera le moins pire pour les honnêtes travailleurs, les gens qui ont respecté toute la réglementation. C'est une industrie extrêmement réglementée, et les gens n'ont pas été compensés de façon juste et équitable, de la même façon qu'on devrait... quand on compense quelqu'un pour la perte de sa maison.

Et aussi un élément extrêmement important, je vais le répéter, ce n'est pas nouveau, tout ça, le... toute la question du transport de personnes. On en parle depuis des années. Il y a eu un projet pilote. Ça fait trois ans que ce projet pilote a duré, il y a un rapport, il y a des données, des informations, et, en ce moment, on... le gouvernement va adopter un projet de loi sans même savoir qu'est-ce que... quelles sont les données, quelles sont... le rapport d'analyse du projet pilote d'Uber qui a été instauré par le précédent gouvernement. On va voter une loi qui va tout chambouler, tout bouleverser l'industrie sans avoir ces données en main pour savoir qu'est-ce que ça a donné, ce projet pilote. Est-ce que c'est une catastrophe ou est-ce que c'est extraordinaire? On n'a aucune idée, le rapport n'est toujours pas rendu public. Donc, ça aussi, c'est une demande que je réitère et que je continue à réitérer. Il faut avoir ça, normalement, avant l'adoption d'une loi, et non pas après. Et donc je répète encore cette demande. Alors, voilà. Merci beaucoup.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, Mme la députée de Mercier. Je cède la parole maintenant au porte-parole de l'opposition officielle, le député de La Pinière.

M. Gaétan Barrette

M. Barrette : Mme la Présidente, comme vous avez remarqué, nous avons adopté le titre du projet de loi sur division pour la simple et bonne raison que le titre de cette loi-là aurait dû être Loi concernant la déréglementation du transport rémunéré de personnes par automobile. C'est un projet de loi purement de déréglementation. Le titre a été mal choisi.

On se rappellera... et, pour ceux, qui ne sont pas familiers avec les travaux parlementaires, il n'y a pas de projet de loi qui ne passe pas la... qui ne peuvent pas être présentés sans avoir eu en premier lieu l'approbation du premier ministre, et le premier ministre du Québec dont je déplore les commentaires dérogatoires qu'il a faits à répétition sur l'utilité et la durée de nos travaux parlementaires. Et je pense qu'on montré cette semaine que ces travaux-là sont nécessaires pour en arriver à sauver le projet de loi, sauver la population ou les gens concernés de certains écueils.

Le premier ministre a laissé passer un projet de loi dont la rédaction initiale ne comprenait pas la question du transport adapté, ce qui est quand même hallucinant. Et je me souviens avoir été le premier, même pendant les consultations publiques, à annoncer qu'il y aurait des amendements. Je suis heureux que le ministre soit arrivé lui-même avec des amendements sur le transport adapté. Bon, tant mieux, mais là aussi il a quand même fallu amener certaines corrections. J'ai la déception que la question des contrats gouvernementaux n'ait pas été traitée dans son entièreté, en ce sens que tous les contrats gouvernementaux auraient dû être réservés au taxi, tel qu'exprimé au sens général du terme, mais, au fil d'arrivée, ce n'est pas le cas.

Évidemment, le ministre a choisi, dans son projet de loi, de séparer la question des compensations du projet de loi lui-même, ce qui m'apparaît malheureux, puis je pense que tout le monde a compris, mais, heureusement, grâce à nos travaux parlementaires, on a réussi à avoir des gains de ce côté-là. Le montant est passé initialement de 250 millions à 814 millions, et ce n'est certainement pas spontanément que c'est arrivé, mais bien parce que nous avons fait notre travail correctement. Il en est de même de la compensation qui va être payée immédiatement. Il me semblait initialement complètement déraisonnable d'effectuer cette compensation-là en sept ans. Bon, le ministre s'est rendu à nos arguments et le fera immédiatement. On reconnaît l'ouverture de ce côté-là. Je ne reviendrai pas sur l'article 257, je pense qu'on a tous compris que cet amendement-là de dernière minute était complètement inacceptable.

Il y a un élément sur lequel je suis très fier, à propos duquel je suis très fier, c'est toute la question de la géolocalisation, à laquelle se sont opposés bien des gens de l'industrie. Je remercie le ministre d'avoir eu cette ouverture-là à cet égard. Le Québec, maintenant, sera dans la cour des grands quant à la gestion de la mobilité au sens large du terme. La gestion de la mobilité exige d'avoir accès à une donnée en ligne la plus large possible, large n'étant pas simplement le transport rémunéré de personnes par automobile, mais bien la donnée au sens large du terme. Que ce soit le transport adapté, les autobus, le métro, et ainsi de suite, les autorités qui ont cette responsabilité-là disposeront, à partir de maintenant, de moyens qui sont absolument extraordinaires, et ça permettra au Québec d'être un leader mondial dans cette gestion-là et même probablement d'innover. Je suis très content qu'on ait réussi à passer cet amendement-là.

Maintenant, je terminerai là-dessus, Mme la Présidente, pourquoi on est là aujourd'hui? On est là aujourd'hui parce que la gestion des travaux parlementaires a été, disons, très imparfaite. La date butoir du 14 octobre 2019 était connue depuis trois ans. Et quand le gouvernement est entré en place, le 1er octobre 2018, cette date-là était connue, comme l'intention du ministre de déposer sa loi. Depuis le mois de mars 2019, nous aurions eu l'occasion, des semaines, et des semaines, et des semaines entières, de débattre de ce projet de loi à la vitesse, peut-être, qui aurait été plus normale, mais, en lieu et place, on a séparé le temps, essentiellement, entre deux projets de loi, et ça, c'est un choix gouvernemental, entre le 14 et le 17. Je soumets à quiconque nous écoute aujourd'hui de me nommer le sujet du projet de loi n° 14 et d'identifier une seule action qui a été posée à la suite de l'adoption du projet de loi n° 14. Il n'y en a pas.

• (12 h 50) •

Alors, le projet de loi n° 17 a été traité, dans l'ordre des choses, d'une façon sous-optimale en sachant qu'il y avait, dans le calendrier, une date butoir qui était connue de tous. Alors, c'est le message que j'envoie au ministre et au premier ministre : Faites votre ménage, parce que, si vous avez une date butoir, vous avez conséquemment la responsabilité de vous gouverner en conséquence.

Alors, moi, je pense que les travaux ont été faits de façon constructive. Pour notre partie, la nôtre, c'est comme ça que nous avons abordé les choses. Nous avons fait des gains, on en est heureux. Il y a des faiblesses très importantes dans ce projet de loi. Je suis convaincu qu'on aura à revisiter la chose plus rapidement que tard.

Et je termine sur un point. Le point, et c'est un message que j'envoie à tous les collègues parlementaires et à ceux qui nous écoutent : il est possible que le gouvernement revienne dans un futur rapproché avec l'amendement de 257. C'est possible, ça s'est déjà vu. J'annonce aujourd'hui que nous serons très vigilants pour s'assurer qu'une telle chose ne se passe pas. Merci, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, M. le député de La Pinière. Maintenant, je cède la parole au ministre.

M. François Bonnardel

M. Bonnardel : Oui. Mme la Présidente, après avoir écouté les députés de l'opposition, il me vient un mot en tête, un mot en tête pour l'industrie du taxi, c'est de l'ambition. C'est de l'ambition. C'est d'être capable, avec tous les outils qu'on met sur la table aujourd'hui, d'unifier leurs voix, oui, il y a des particularités entre les régions et les grands centres, et qu'avec la table de concertation on soit capable de parler ensemble et de trouver les meilleures pistes pour assurer la pérennité. Il y a des éléments importants, dans cette loi, qui ont été écrits pour assurer cette pérennité, mais on sera toujours ouverts, toujours ouverts à la discussion pour être capables de faire plus et de faire mieux dans le futur.

Cette table n'a pas été créée pour bâillonner personne, je l'ai mentionné. Ce sera une table importante qui sera mise en place à l'intérieur de six mois pour être capable d'unifier toutes les voix de l'industrie. Que ce soient ceux des répondants, que ce soient des taxis des régions, ceux des grands centres, on se devra de parler tous ensemble pour être capables d'assurer la pérennité de l'industrie.

Il se fait, en moyenne ou à peu près, 40 millions de courses pour les taxis au Québec, 10 millions par les systèmes technologiques. L'industrie du taxi a tous les outils, tous les outils pour compétitionner les grands joueurs de ce monde.

On met tous les outils en place avec encore 14 millions de dollars dans le fonds de modernisation pour se donner les outils, et je le répète et je l'aurai répété maintes et maintes fois depuis six mois, où on pourra être capables, dans le futur, d'avoir une application mobile, je le souhaite, unique, unique pour l'industrie du taxi. Il sera extrêmement difficile si on reste divisés. On se doit de parler d'une seule voix et d'avoir une table forte pour le futur. Je reste persuadé qu'on sera capables d'y arriver.

Oui, ça a été un point important qu'on a adopté avec la géolocalisation. On aura des éléments pour améliorer, encore une fois, le cocktail de mobilité durable, de mobilité active, et aujourd'hui, avec cette loi, on aura, encore une fois, des propositions importantes par la suite pour l'industrie à cette table et pour le transport rémunéré de personnes.

On a fait des pas importants. Encore une fois, ça n'a pas été parfait. On a eu des discussions, dans les trois dernières semaines, où je pense avoir été capable de donner à l'industrie des outils, encore une fois, pour assurer sa pérennité, que ce soit le devancement de la somme pour la compensation qui sera faite immédiatement après l'adoption de la loi, la bonification des cas particuliers où il y avait 10 millions de dollars sur la table, on va la bonifier... on l'a bonifiée à 40 millions de dollars. Il faut quand même que je le redise, merci pour eux, parce qu'on est allés piger quand même des sommes importantes dans le fonds de modernisation au bénéfice de l'industrie du taxi.

La création d'une table de concertation, on en a parlé. Elle sera forte. Réserver des contrats publics au transport adapté pour l'industrie du taxi, c'était une demande. Mesures antidumping. Ce n'est pas banal, ça non plus, là. On va empêcher les gros joueurs de couper les prix. C'est un point important, là, empêcher les joueurs de couper les prix pour assurer des revenus décents à l'industrie du taxi.

Alors, je le répète encore une fois, ce furent de longs travaux. On a eu des discussions qui n'ont pas été faciles. Je veux remercier les oppositions de leur collaboration. J'ai donné tout ce que je pouvais donner comme amendements pour être capable de ne pas dénaturer la loi et de faire avancer puis de rester pragmatique pour la suite des choses. Je pense humblement l'avoir démontré.

Je termine en vous disant merci. Je termine surtout en disant merci à ceux qui sont assis en arrière de moi, autant de la Commission des transports, de la SAAQ, les gens du ministère, vous avez été d'une collaboration forte. Mon sous-ministre adjoint n'est pas là, les députés qui m'ont accompagné pendant toutes ces semaines, la présidence, merci beaucoup, beaucoup pour votre travail. Mon chef de cabinet adjoint, qui est absent présentement. Et merci de votre collaboration pour ce projet de loi. Je sais que ça n'a pas été évident pour tout le monde, mais je reste persuadé qu'on a pris la meilleure des décisions pour assurer la pérennité de l'industrie du taxi et du transport rémunéré de personnes.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à l'ordre!

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Tout d'abord, merci, M. le ministre. Merci aussi aux oppositions. Merci à toute l'équipe.

Je veux remercier, moi, l'équipe de l'Assemblée nationale qui nous accompagne dans ces travaux de façon très professionnelle, également ma vice-présidente de la commission qui, de temps en temps, a eu à me remplacer. Alors, merci à la députée d'Argenteuil, vice-présidente de la commission.

Je vous souhaite une belle fin de journée, et nous allons ajourner nos travaux sine die. Merci.

(Fin de la séance à 12 h 56)