



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 28 août 2019 — Vol. 45 N° 25

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le
transport rémunéré de personnes par automobile (4)

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

2019

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 28 août 2019 — Vol. 45 N° 25

Table des matières

Étude détaillée (suite)

1

Intervenants

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

M. François Bonnardel
Mme Ruba Ghazal
M. Jean Rousselle
M. Gregory Kelley
M. Gaétan Barrette
M. Claude Reid
M. Mathieu Lemay
M. Denis Tardif
M. Robert Bussière
M. Vincent Caron
Mme Marie-Louise Tardif
M. Joël Arseneau
M. Sylvain Gaudreault

- * M. Jérôme Unterberg, ministère des Transports
- * M. Mathieu Paquin, idem
- * M. Claude Bergeron, Société de l'assurance automobile du Québec

- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mercredi 28 août 2019 — Vol. 45 N° 25

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (4)

(Neuf heures trente et une minutes)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! Bonjour. Bonjour à vous tous et à vous toutes. Je vous souhaite une très belle journée en notre compagnie pendant cette commission parlementaire qui traite du projet de loi n° 17. Alors donc, je vous demande de fermer évidemment la sonnerie de vos appareils électroniques.

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

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

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. Alors, M. Campeau (Bourget) est remplacé par M. Bussière (Gatineau); M. Benjamin (Viau) est remplacé par M. Kelley (Jacques-Cartier); et Mme Montpetit (Maurice-Richard) est remplacée par M. Rousselle (Vimont).

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Lors de l'ajournement de nos travaux hier, les discussions portaient sur un amendement proposé à l'article 5 par le député de La Pinière. Y avait-il d'autres interventions concernant cet amendement? Pas d'autre intervention concernant cet amendement. Donc, nous allons porter l'amendement aux voix. Est-ce que l'amendement... Est-ce que vous avez un commentaire? Non? Est-ce que l'amendement est accepté ou rejeté?

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'amendement est rejeté? O.K. Alors donc, nous allons poursuivre notre...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ah! c'est votre amendement. Moi, ça ne me fait rien, là, mais alors on va reculer un peu, M. le ministre. Est-ce que vous avez un commentaire, M. le ministre, au sujet de l'amendement?

M. Bonnardel : Non, pas du tout, très heureux d'accepter l'amendement du député de La Pinière, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Donc, l'amendement est accepté. Alors, oui, Mme la députée de Mercier?

Mme Ghazal : En fait, j'aimerais prendre la parole, parce qu'hier, je me rappelle, lors de l'intervention par rapport à l'article... l'ajout que le ministre a fait, un amendement en rapport avec la question du transport adapté, le 3.1, j'avais fait la demande si c'était possible que le ministre puisse mettre... en fait, nous envoyer les amendements, à tous les parlementaires, et je n'avais pas eu de réponse.

Et là on a plutôt parlé du 3.1, parce que toute la question du transport adapté, moi-même, dans mon bureau, je reçois des appels de gens qui sont extrêmement inquiets, et je leur ai dit qu'il y a une ouverture. Ce que j'ai entendu de la part du ministre, c'est qu'il y a une ouverture. Et, ce matin, malheureusement, bien, dans *Le Soleil*, la journaliste écrit : «*Le Soleil* a obtenu les grandes lignes [que les] amendements au projet de loi n° 17 que la CAQ souhaite faire adopter au cours des prochains jours.» Et donc ça serait plus intéressant, ça serait beaucoup mieux pour nos travaux que nous, on puisse les avoir au complet, au lieu que ce soient les journalistes avant.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, merci.

M. Bonnardel : Je peux répondre à Mme la députée?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, puis après ça je dirai quelque chose.

M. Bonnardel : Oui. Alors, Mme la députée, j'ai bien pris connaissance moi aussi... Vous savez, dans les dernières semaines, dans les derniers jours, on a parlé à plusieurs associations, organismes concernant le transport adapté. Oui, je vais répondre positivement à votre demande. D'ici la fin de la journée, je vais vous donner tout ce qu'on a préparé. Pour vos démontrer qu'on n'a pas terminé encore, on est encore à préparer certains amendements pour cette question. Donc, ce que j'ai de terminé, je vous le donne le plus rapidement possible, d'ici la fin de la journée, sinon au début de la session cet après-midi.

Mme Ghazal : Bien, merci pour cette transparence. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, merci, M. le ministre. Je vous dirais que vous avez suffisamment d'expérience pour donner le message à votre équipe d'être un peu prudente par rapport à ce qui est dévoilé aux journalistes avant que ce soit dévoilé en commission parlementaire.

Donc, nous allons poursuivre nos travaux. Nous sommes toujours à l'article 5. Est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 5? Voulez-vous dire quelque chose, M. le député de Vachon? Non, pas de commentaire sur l'article 5. Est-ce que l'article 5 est accepté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté, pardon.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ça va, sur division, adopté sur... M. le ministre, je vous prie de lire l'article 6.

M. Bonnardel : Bon, on va l'avoir, ce ne sera pas long. Alors, l'article 6, Mme la Présidente :

«Tout transport de personnes par automobile doit, lorsqu'il est rémunéré, être offert et effectué au moyen d'une automobile qualifiée conduite par un chauffeur qualifié, sauf lorsqu'il s'agit d'un transport qui en est exempté en vertu du chapitre XIV.

«Le transport est rémunéré dès lors qu'il permet à quiconque d'en tirer un revenu, même s'il est insuffisant pour réaliser un profit.

«Pour l'application de la présente loi, le transport qui est offert s'entend également de celui qui est effectué, à moins que le contexte n'indique un sens différent.»

Dans les commentaires, l'article 6 établit expressément le principe que tout transport rémunéré de personnes par automobile doit être offert et effectué au moyen d'une automobile qualifiée conduite par un chauffeur qualifié, sauf dans le cas de certains transports que le projet de loi précise à son chapitre XIV. Les articles 7 et 8 du projet de loi définissent respectivement ce que l'on entend par les expressions «chauffeur qualifié» et «automobile qualifiée».

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur l'article 6? M. le député de Vimont.

M. Rousselle : Merci. Écoutez, premièrement, je suis content d'être ici aujourd'hui, là. C'est une première. Puis je vois qu'on est pas mal sur le même beat ce matin. Donc, c'est correct. Mais moi, je demande : Une automobile qualifiée, pour vous, c'est quoi? Moi, je veux juste comprendre, puis, comme je vous dis, là, j'arrive dans le dossier. Donc, c'est quoi, une automobile qualifiée, pour vous?

M. Bonnardel : Si vous allez à la page... À partir de la page 19, monsieur... l'article 19, M. le député, à la page 43, vous aurez donc la définition d'une automobile qualifiée : un véhicule de promenade qui n'est pas muni d'un antidémarrage éthylométrique. Je ne sais pas si vous l'avez vu à la page 43, bon : un kilomètre qui est indiqué à son odomètre ou son âge, déterminé en fonction de l'année du modèle, qui excède les limites prévues par règlement, respecte les autres conditions prévues par règlement, donc un véhicule en bonne et due forme, qui est en bon état de marche, qui devra être inspecté à tous les jours par le propriétaire du véhicule.

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

M. Rousselle : Oui, merci. Est-ce qu'il est aussi vérifié... Parce que je vois aussi la Société d'assurance automobile. Est-ce qu'il y a une vérification, je veux dire, annuelle, ou je ne sais pas, là, qui va être effectuée aussi de temps en temps?

M. Bonnardel : Par règlement, on va définir les inspections que les automobiles devront avoir à toutes les années.

M. Rousselle : Donc là, vous parlez de tous les véhicules qui... «automobiles qualifiées», donc, on s'entend, sont toutes les automobiles qui vont transporter une personne qui... avec rémunération.

M. Bonnardel : De l'article 19 jusqu'à l'article 25, là, vous avez pas mal tous les éléments de ce que doit être un véhicule qualifié. On va arriver là.

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

M. Kelley : Oui. M. le ministre, pendant les auditions publiques, nous avons entendu plusieurs groupes qui ont parlé d'un chauffeur qualifié, particulièrement concernant les personnes avec des voitures pour un service des personnes handicapées, et tout ça. Je veux juste vous entendre sur la question. Est-ce que vous croyez que, vraiment, toutes les questions d'un chauffeur qualifié, par cette définition, répondent à beaucoup des besoins puis des commentaires qu'on a entendus pendant tout le processus des audiences publiques?

M. Bonnardel : Bien, comme je l'ai mentionné, le chauffeur, comme on le connaît aujourd'hui, sera, dès le lendemain de l'adoption de la loi, dûment autorisé. Donc, il n'y a rien, pour eux, qui va changer.

De l'autre côté, avec le document que je vous ai laissé hier, si on prend l'exemple de la majorité des chauffeurs de taxi, aujourd'hui, qui sont des indépendants, ou à peu près 90 % de ceux-ci, le nouveau chauffeur qui déciderait d'en faire un job d'appoint ou même à temps plein, peu importe, aura à répondre, donc, des demandes d'autorisation, compléter les documents requis directement à la SAAQ, avec, donc, un permis de conduire d'une classe appropriée, qui est la classe 5.

Donc, je l'ai déjà mentionné : un an d'expérience minimum, pas d'antidémarrreur, formation complétée, examen réussi, personne exempte d'antécédents judiciaires liés aux attitudes du chauffeur, il n'y a aucune suspension ou révocation d'une autorisation de chauffeur depuis cinq ans et des frais et droits payés par la suite. Alors, voilà, et, par la suite, une formation qui sera disponible sur le site de la SAAQ, et, s'il fait affaire avec un répondant et que le répondant décide d'avoir une formation additionnelle, bien, elle sera suivie.

• (9 h 40) •

M. Kelley : Est-ce qu'il y a une formation spécifique pour le transport adapté? Est-ce que c'est indiqué? Est-ce que ça va être fait par règlement après ou est-ce que vous avez un petit plus d'information là-dessus?

M. Bonnardel : ...amendement que je vous donnerai très bientôt, à l'article 9.

M. Kelley : Est-ce que c'est possible juste d'avoir ça maintenant, quand même, si on discute ça, juste pour le moment, juste entre les députés, pour voir... Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, je comprends que vous allez distribuer l'amendement. Alors, il faudrait faire des photocopies. M. le député de Vimont.

M. Rousselle : Oui, merci... toujours faire du pouce sur la question de mon collègue sur le chauffeur qualifié, on sait tous que les chauffeurs qui chauffent des vans ou qui chauffent des autobus scolaires, oui, ils n'ont pas... ce n'est pas des classes 5, on se comprend, là, c'est d'autres classes. Ça, je comprends bien. Mais là on parle de gens qui ont une classe 5, qui vont transporter des gens. Donc, ils ont une responsabilité supplémentaire. Vous allez me dire : Oui, mais le père de famille qui transporte sa famille, il a autant de responsabilités. J'en conviens, mais, là-dedans, là, on vient que c'est des gens rémunérés. Est-ce que ces gens-là, avec une classe 5, vont avoir des vérifications plus approfondies qu'un chauffeur régulier de classe 5, là? Tu sais, parce que, là, tout de même, on s'en va dans un transport de personnes. Est-ce qu'il va y avoir une surveillance plus accrue auprès de la SAAQ, mettons, une vérification plus régulière?

M. Bonnardel : Bien, il faut nécessairement avoir un permis depuis au moins un an. Ça, c'est la première chose qu'on va demander à ceux qui vont vouloir faire du transport de taxi comme tel. Par la suite, je vous ai mentionné tantôt les différentes qualifications que le chauffeur devra avoir pour être capable d'avoir son «pocket number», si je peux le dire en anglais, comme ça, ici, là, photo et numéro, là, dans le véhicule, où on pourra l'identifier quand on utilisera son taxi.

Donc, la formation, les antécédents judiciaires, véhicule qualifié en bonne et due forme, en état de marche, vérification mécanique que le chauffeur doit faire de son véhicule à tous les jours, dans une sorte de document registre, la SAAQ qui aura les pleins pouvoirs, comme d'habitude, avec ses agents pour vérifier les taxis comme ça se fait présentement, ou le BTM, directement, à Montréal, encore une fois, donc, qui a le mandat de surveillance et de contrôle de ses véhicules, donc voilà.

M. Rousselle : Donc, il n'y aura pas de surveillance accrue, donc, à partir de la SAAQ, à ce moment-là, comme les chauffeurs de classe 1, 2, 3 et toutes les autres classes qu'on a. Donc, ça va être comme un chauffeur, un conducteur ayant... transportant sa famille. Donc, il va être au même niveau. Je comprends que vous dites qu'il va y avoir des formations supplémentaires. Mais moi, je parle de vérification, voir si la personne, elle est toujours apte. Parce que je sais bien qu'il y a un certain âge, puis moi, je peux vous en parler, que, quand tu as une classe 1 ou d'autres classes comme j'ai, à un moment donné, il y a des demandes au niveau médical... qui est demandé d'une manière plus accrue à ces gens-là, qui ne sont pas demandées aux classes 5, qui ne sont pas demandées, justement, aux chauffeurs de taxi. Moi, je pense que peut-être qu'à un moment donné, pour s'assurer que la personne qui a peut-être des qualifications, mais est-ce qu'il a la santé aussi pour le faire... Là, vous me dites qu'il n'y aura pas de vérification là-dessus.

M. Bonnardel : Non, pas de vérification. Quand on va avoir un permis de classe 5 avec un véhicule dûment qualifié, avec toutes les vérifications qui seront faites pour obtenir le «pocket number», le chauffeur, comme tel, sera qualifié en bonne et due forme et devra... Il sera sous l'égide du répondant, comme on l'a mentionné hier.

M. Rousselle : Vous ne pensez pas que ça serait peut-être le temps de le faire, à ce moment-là, dû au fait que vous faites une modification assez importante dans le domaine, voire à sécuriser encore plus les citoyens, savoir que la personne... bien beau qu'elle a eu des formations, qu'elle a eu plein de choses, là, mais que la personne... parce que, là, on parle de gens qui vont faire ça, des fois, occasionnellement, là, dans votre projet, là. C'est ça que vous avez, là, dans votre projet. Donc là, les gens qui vont faire ça d'une manière... occasionnellement, ça peut être M. et Mme Tout-le-monde qui va être là-dedans. Donc là, moi, c'est ça qui me chicote puis c'est ça qui m'inquiète. C'est pour ça que j'aurais pensé que vous auriez profité peut-être de ce moment-là, de ce momentum-là, pour modifier un petit peu la règle là-dessus.

M. Bonnardel : Mais, déjà, à la base, M. le député, quand on demande un permis de classe 5, on doit déjà répondre d'une certaine problématique qu'on pourrait avoir avec nos yeux, maladie ou peu importe. Alors, on doit déjà répondre de ça.

Il faut le qualifier sur la demande comme telle. Si la personne à la SAAQ juge que la personne est peut-être inapte ou aurait besoin d'un examen médical additionnel, bien, ce sera à la SAAQ de le définir par la suite.

M. Rousselle : J'en conviens, vous avez raison, qu'est-ce que vous dites. Par contre, c'est moins rigoureux, c'est moins... de manière moins... la séquence est moins grande que celui qui a une classe 1 ou une classe 2.

M. Bonnardel : Bien, écoutez, je fais confiance... Je pense qu'à la SAAQ, là, les capacités qu'ils ont à bien ventiler, étudier, répondre d'une problématique de santé que certains chauffeurs pourraient peut-être avoir, bien, moi, je ne suis pas inquiet avec ça, là, qu'on sera capables de définir une ou des personnes qui pourraient avoir un problème de santé, mais tu es obligé de le nommer. Alors, si... Quand on donne un permis de classe 5 avec, minimalement, une expérience d'un an, on sera obligés de répondre si, oui ou non, on a un problème de santé x, y. Alors, là-dessus, la SAAQ va définir si, oui ou non, il y a une contrainte ou on va restreindre le fait que cette personne peut obtenir son accréditation.

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

M. Kelley : M. le ministre, c'est juste une question concernant l'assurance. Est-ce que ça va prendre une assurance supplémentaire pour le transport de personnes? Est-ce que le chauffeur d'Uber doit être obligé d'avoir une assurance qui est différente juste d'une assurance typique pour une...

M. Bonnardel : C'est le répondant qui va être responsable. Comme je le mentionnais dans le document, c'est le répondant qui sera responsable, donc, du contrat d'assurance responsabilité, la contribution d'assurance à la SAAQ. C'est la SAAQ qui va définir la portion d'assurance avec le répondant et, par la suite, aussi, avec les propriétaires, là, ceux qui vont plaquer leurs véhicules, mais qui auront une plaque normale, si je peux dire ainsi, parce que la plaque T n'existera plus.

M. Kelley : L'exemple de Taxi Montréal, qui a le «1 500» sur les deux côtés, de Taxi Diamond, puis l'autre, c'est vraiment Taxi Montréal qui est responsable pour s'assurer... tous leurs chauffeurs sont dans le système.

M. Bonnardel : Ça devient le répondant, oui.

M. Kelley : O.K., qui devient répondant, O.K., puis même chose pour quelqu'un qui conduit, qui est indépendant, malgré qu'il y a quelques personnes comme ça...

M. Bonnardel : Bien, c'est ça, là, le chauffeur de taxi indépendant comme on le connaît, ou ceux qui participeraient, donc, par l'entremise d'un répartiteur, bien, la contribution d'assurance sera définie en temps et lieu par la SAAQ.

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

Mme Ghazal : Moi, j'ai une question par rapport à l'automobile qualifiée. Je sais qu'elle est définie à l'article 8. Les modules qui, maintenant, vont être imposés très rapidement, les MEV, les modules d'enregistrement des ventes, est-ce que ça, ça va être une obligation pour n'importe qui, même les chauffeurs seuls qui décident, comme vous nous l'avez dit hier, de faire affaire seuls, sans être ni avec un répondant ni un répartiteur? C'est difficile, mais c'est possible avec la prochaine loi. Est-ce que ça prend le MEV pour ces personnes-là aussi? Est-ce que c'est obligatoire, quand on parle d'une automobile qualifiée, quand on fait du transport de personnes, d'avoir ça pour s'assurer qu'il n'y ait pas... L'objectif, c'est qu'il n'y ait pas de perception des courses, des prix des courses au noir. C'est ça, l'objectif du MEV.

M. Bonnardel : C'est certain qu'il y a un processus d'intégration, je pense que vous l'avez peut-être lu dans les journaux voilà quelques semaines, où il y avait un certain retard, entre Revenu Québec, le MTQ et l'industrie du taxi, pour implanter les MEV dans les taxis. Alors, oui, c'est certain que, si on devient un occasionnel, je vais le dire ainsi, puis on fait du taxi 10 heures semaine, bien, on aura le taximètre dans le véhicule, nécessairement. Et le MEV sera obligatoire ou en progression quand on commencera à les installer. Si je ne me trompe pas, c'est 2020, là, milieu 2020. Donc, oui, ce sera un processus qui sera obligatoire, nécessairement.

Pour répondre un peu à la question que vous me disiez hier, là, comment est-ce qu'on peut... le contrôle de tout ça versus le travail au noir, encore une fois, on ne pourra pas empêcher ça, la personne qui enlève son lanternon. Mais, quand tu rentres dans un taxi puis tu sais que tu fais du travail... tu es dans un véhicule où le gars ou la fille fait du travail au noir, puis tu vois le taximètre qui est là, je ne sais pas, là, ça va être un peu délicat pour le taxi de donner des cartes puis de dire : Je fais du travail au noir, quand on voit très bien toute la mécanique, dans l'auto, déjà installée, là.

Mme Ghazal : Bien là, je ne veux pas revenir... En fait, ce que je vous disais hier, c'est que moi, je le vois très, très clairement, qu'avec ce projet de loi, puis en enlevant les barrières, le risque du travail au noir va augmenter, surtout dans les endroits mal desservis, où des gens vont pouvoir travailler seuls, puisque les barrières sont très, très minimes, selon ce que vous nous avez dit, avec la SAAQ, là. Mais moi, ma question, c'est que... Est-ce qu'il ne faudrait pas écrire... peut-être pas le MEV, mais, vu que ça s'en vient, est-ce qu'on ne devrait pas l'écrire dans la définition de ce qu'est une automobile autorisée, d'ajouter cette unité-là de MEV?

• (9 h 50) •

M. Bonnardel : Bien, si tu veux faire du taxi, tu auras nécessairement et obligatoirement le taximètre. Le taximètre va venir avec un MEV. Les deux sont indissociables, là.

Mme Ghazal : Comment ça fonctionne? Est-ce qu'il faut que l'appel... Par exemple, si c'est par héliage, le MEV va fonctionner quand même ou est-ce que c'est lié à une appli? Parce que moi, il y a des gens qui m'ont dit : Ça doit nécessairement être lié à une application électronique quand on a appelé un taxi de façon électronique, avec une application. C'est là que le MEV... C'est la façon de transmettre l'information à Revenu Québec, par le MEV et non pas comme un héliage. La personne peut ne pas le partir. Je ne connais pas la technologie, mais...

M. Bonnardel : Bien, écoutez, par téléphone, vous avez déjà votre reçu.

Mme Ghazal : Oui, par téléphone, ça, c'est correct, mais quelqu'un qui ne l'utilise pas...

M. Bonnardel : Alors, si je hèle un taxi et que je paie en argent ou que je paie avec une carte de crédit, bien, obligatoirement, la machine de la carte de crédit... le reçu va sortir, et il y aura nécessairement un reçu aussi qui est envoyé... bien, le reçu sortira, va venir du MEV, nécessairement, là, parce que vous le déclarez obligatoirement à Revenu Québec.

Mme Ghazal : Mais, si je l'appelle... Parce qu'il y a comme trois façons d'appeler le taxi : application, appel téléphonique et aussi héliage. Donc, si c'est par héliage, est-ce que c'est possible que le MEV ne soit pas utilisé, qu'il soit by-passé?

M. Bonnardel : Bien, malheureusement, tout peut être fait. Je ne peux pas empêcher... On ne peut pas empêcher un chauffeur de taxi, même s'il a le lanternon... je vois mal comment on pourrait le faire, parce que le client qui est dans son auto s'attend à un service 100 % bien fait, régularisé. Alors, si tu rentres dans le taxi puis le chauffeur te dit : Vous payez comment, avec une carte ou en argent, bien, en argent, je vous le fais à 20 \$ la course, bien là tu vas te poser des questions, là. Tu as le numéro, tu as le gars qui te demande de payer en argent puis que tu t'attends à avoir un reçu, parce que c'est une industrie qui est régularisée. Je ne peux pas l'empêcher, là, mais, à quelque part, la personne qui va prendre ce taxi prend le numéro, prend le nom puis dit : Écoutez, là, vous avez un gars qui demande des paiements en argent sans taxes.

Mme Ghazal : ...conscient qu'en ouvrant à tout le monde et en déprofessionnalisant l'industrie, parce que c'est ce qu'on fait... Vous-même, vous trouviez que c'était une excellente idée que des gens, des conducteurs du dimanche ou du vendredi soir, fassent ça pour desservir... parce qu'il y en a plus pour desservir les gens qui sont très mal desservis, vu que vous dites qu'il y a peu de permis, il y a peu de taxis. Donc, en augmentant ça, le risque de fraude va augmenter. Et ce que vous dites, c'est que ça va être la responsabilité des clients de faire cette vérification-là, puis de porter plainte, puis de s'assurer, là, qu'ils aient un bon service. Mais le risque va augmenter, puisqu'on ouvre à un petit peu n'importe qui puis les exigences seront très, très faciles à atteindre.

M. Bonnardel : En tout respect, là, le risque, il est là, il existe présentement, là. Il existe. Il n'y aura pas plus de... oui, nécessairement.

Mme Ghazal : ...à l'entrée d'avoir un permis qui coûte presque le prix d'une maison. Là, ça n'existera plus.

M. Bonnardel : Mais, encore une fois, quel intérêt... Je ne dis pas que ça ne pourra pas se faire, mais quel intérêt a un nouveau chauffeur, qui entre dans un environnement complètement nouveau, d'avoir une option, excusez de le dire ainsi, cash, en argent, puis, de l'autre côté, bien, on fonctionne normalement avec le taximètre et le MEV? Je ne dis pas que ça ne se fera pas, là, mais, aujourd'hui, là, présentement, là, ce matin, le risque, à Montréal, à Québec, à Gatineau, il est là. Quelqu'un, un propriétaire, un chauffeur, peut très bien le faire.

Puis je ne dis pas que c'est la faute... Je ne veux pas mettre la faute sur le client puis que le client doit obligatoirement dénoncer le chauffeur, mais c'est assez particulier d'embarquer... En tout cas, si ça se fait aujourd'hui encore, bien, malheureusement, ça se fait dans d'autres boutiques peut-être aussi ou d'autres magasins de détail. Ça, le travail au noir, Revenu Québec l'énumère et le quantifie.

Mme Ghazal : ...c'est que le risque existe aujourd'hui, mais il va augmenter, vu que les barrières sont moins présentes. Mais, pour ce qui est de l'automobile du... cette unité-là, il n'y a pas moyen de l'inscrire dans la loi pour que ça devienne obligatoire pour toutes les automobiles, par exemple, surtout les chauffeurs qui vont être seuls, ceux qui vont travailler seuls, parce qu'ils peuvent être avec un répondant un certain nombre d'heures, puis, après ça, d'autres heures, ils vont travailler seuls parce qu'ils veulent faire plus d'argent. Est-ce que c'est possible, peut-être, juste pour, en fait, mettre des garde-fous pour que cette augmentation de risque de fraude diminue puis qu'elle soit comme celle d'aujourd'hui, où il y a des barrières à l'entrée, à l'industrie... bien, il n'y en a plus maintenant, mais jusqu'à récemment, est-ce que c'est possible de... Est-ce que ce ne serait pas mieux de le mettre, puisque ça s'en vient de toute façon, puis de l'inscrire à la loi?

M. Bonnardel : Bien, écoutez, c'est parce que, je vous l'ai mentionné, on y va progressivement. Il y a eu des retards, avec Revenu Québec et le ministère des Transports, pour les implanter. Ce sera fait. Ce sera fait. Est-ce que je vais obligatoirement le mettre dans la loi? Je ne crois pas, parce que c'est annoncé. C'est ce que souhaite Revenu Québec. C'est

ce que fait le... C'est ce que le MTQ prépare avec eux. Donc, dans ces conditions, je vous le dis bien respectueusement, on ne passera pas à côté de ça, là. D'ici la fin 2020, 2021, il y aura des MEV dans les taxis. Alors, que ce soit un nouveau propriétaire, temps plein, occasionnel ou ceux qui existent déjà, bien, ce sera implanté.

Mme Ghazal : Donc, dans 100 % des véhicules, des automobiles qualifiées pour conduire des... faire du transport de personnes, peu importe comment, il y a un répondant, pas de répondant, seul, et tout ça, peu importe, un MEV va être présent, mais ce n'est pas écrit ni dans la loi ni dans le document que vous nous avez donné, en dessous d'«automobile».

M. Bonnardel : Encore une fois, la flexibilité que ça nous donne, de le faire par règlement est de s'assurer que, là, on sera prêts pour l'implanter le plus rapidement possible dans un laps de temps x... Je vous le dis, là, on ne passera pas à côté, là, impossible, là. Il n'y aura pas une catégorie de chauffeurs qui en ont puis une autre catégorie qui n'en ont pas, là. Tout le monde devra l'avoir. C'est ce que souhaite Revenu Québec, puis on ne passera pas à côté de ça.

Mme Ghazal : ...qu'on fait la vérification pour s'assurer que ça soit fait, que 100 % le sont. Puis ceux qui ne le font pas puis qui ne se soumettent pas à ce règlement-là, c'est quoi, le mécanisme, autre que le client qui se plaint, là?

M. Bonnardel : Bien, c'est nécessairement le processus d'enregistrement soit avec le répondant soit directement avec la SAAQ, où Revenu Québec sera informé du nombre de chauffeurs additionnels qui auront demandé un permis en bonne et due forme. Alors, là-dessus...

Mme Ghazal : Comme par exemple l'automobile... auprès de la SAAQ, on demande l'autorisation de véhicule de promenade sans antidémarrreur, ça, c'est pour les gens, par exemple, qui ont... pour l'alcool, dans le fond, «MEV» pourrait être ajouté.

M. Bonnardel : Mais c'est pour ça que, quand on va installer le taximètre, ça va être automatique, là. Tu vas installer le taximètre, le MEV va venir avec.

Mme Ghazal : Vous ne voyez pas... Ça fait que ça sera écrit par règlement? C'est ce que vous me dites?

M. Bonnardel : C'est ça, puis ça, c'est... Il n'y aura pas deux catégories, là. Tu prépares le taxi, le lanternon s'en vient, tout ça, taximètre installé, le MEV va suivre. Mais là vous dire précisément à quelle date, je ne suis pas... je n'ai pas cette information aujourd'hui, mais ce sera fait.

Mme Ghazal : Le MEV, c'est qui qui est responsable de s'assurer qu'il est là ou pas? Vous dites que c'est la SAAQ, ou c'est Revenu Québec, ou c'est le ministère des Transports, les policiers?

M. Bonnardel : Il y a nécessairement une connexion de données entre l'inscription à la SAAQ ou le répondant pour s'assurer que l'information est donnée à Revenu Québec, et que Revenu Québec, quand la nouvelle installation se fait, ce soit installé, et que les taxis, présentement, qui seront dûment autorisés le lendemain matin et qui n'en ont pas, bien, aient un laps de temps x pour aller le faire installer, là.

Mme Ghazal : Au final, l'organisation qui est... celle qui est responsable du MEV, c'est Revenu Québec?

M. Bonnardel : C'est Revenu Québec.

Mme Ghazal : Merci.

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

M. Rousselle : Juste un petit peu plus haut, mais, le député de Viau, je l'aime beaucoup, en passant, là, il n'y a pas de problème.

Écoutez, je reviens toujours avec l'automobile qualifiée. J'ai regardé la grille que vous avez fournie, justement, je travaille là-dessus et je remarque... parce que moi, je vois qu'un taxi régulier qu'on connaît, là, il a un dôme. On voit vraiment que c'est un taxi. Bon, les autres automobiles qui vont être autorisées, donc vous dites aussi qu'il va y avoir une délivrance d'un document attestant que l'automobile est conforme, ça, je comprends. Y a-tu quelque chose qui va apparaître sur leur véhicule comme quoi que c'est un véhicule conforme?

Tu sais, moi, je pense toujours... Moi, je suis un grand-père, donc je pense toujours à ma petite-fille, qu'elle, elle va prendre un véhicule... Peu importe le véhicule, moi, je pense que ça... pour moi, ça va me sécuriser... dire : Oui... qu'elle va embarquer vraiment dans un véhicule qui est conforme et que ce n'est pas une fausse personne qui se fait passer pour un conducteur de personnes. Est-ce que vous avez quelque chose qui va identifier vraiment le véhicule d'une manière officielle?

M. Bonnardel : Bien, il y a deux façons de voir ça. La première, c'est que tu embarques dans un taxi en bonne et due forme parce que le lanternon est là. Puis, de l'autre côté, un peu comme une de vos collègues, hier, qui a pris un Uber en avant du parlement, bien, il y aura un collant en avant ou en arrière pour identifier que tu embarques dans un Uber, ou un Eva, ou un Lyft.

M. Rousselle : Je trouve plate votre commentaire, là, mais... continuer là-dessus... même cheap, je dirais, mais juste le... mais, le collant, est-ce qu'il va être fourni par la SAAQ?

• (10 heures) •

M. Bonnardel : Il va être fourni par le répondant. Le répondant, ça, ça sera l'entité, exemple, pour Eva, Lyft ou Uber ou un Taxi Montréal combiné sous 3 000 chauffeurs. Le répondant, si c'est un taxi, bien, c'est un taxi. Si c'est une société comme Uber, Lyft, ou Eva, ou autre, bien, ce sera à eux d'identifier. Parce que, quand vous commandez un téléphone par application, vous savez, si vous appuyez sur le bouton, dites : Je commande ce véhicule, vous allez voir le visage du chauffeur, son nom, le véhicule, la plaque, la couleur de l'auto. Vous êtes capable d'identifier rapidement quand le véhicule s'en vient puis vous le suivez sur votre application. Là, c'est tel véhicule qui... Donc, c'est une forme de sécurité quand même assez intéressante pour ceux qui pourraient craindre de ne pas embarquer dans le bon véhicule.

M. Rousselle : Vous ne me sécurisez pas tant que ça, là.

M. Bonnardel : Pardon?

M. Rousselle : Vous ne me sécurisez pas tant que ça, là, parce que moi, je sors d'un spectacle... Pour prendre ici Vidéotron, là, une place que les gens de Québec connaissent beaucoup, tu sors. À un moment donné, tu essaies d'avoir un taxi. Là, à un moment donné, vous dites : Des Uber, Eva et compagnie, il y en a un qui a comme une étiquette sur son véhicule, je le prends, donc je ne l'ai pas suivi, lui, là, là, sur mon application. Il peut être là lui aussi, là, tu sais.

M. Bonnardel : Il est rare que vous allez héler un Eva ou un Uber, parce qu'il n'y a pas de lanternon. Puis vous ne pouvez pas héler un Uber, vous n'avez pas le droit, là. Ça, c'est... Héler un véhicule au Québec, c'est un taxi. Vous ne pouvez pas héler un Eva, ou un Uber, ou un Lyft.

Alors, c'est certain que, si vous en commandez un, ça se peut qu'il y en ait trois, quatre de stationnés pas trop loin, près du centre, mais, en appuyant sur le bouton, vous allez voir qui s'en vient. Alors, le véhicule, vous allez savoir c'est qui.

M. Rousselle : ...si j'utilise le bouton. Mais, comme je vous dis, quand...

M. Bonnardel : Mais, si vous ne le faites pas, vous ne pouvez pas.

M. Rousselle : Oui, mais là il faut revenir dans la vraie vie, là. Comprenez-vous? Quand les gens sortent d'un spectacle... Oui, oui, il faut revenir dans la vraie vie. Quand on sort d'un spectacle, on veut vraiment sortir, on cherche un véhicule... C'est comme chercher un stationnement. À un moment donné, là, il y en a qui vont se stationner dans des endroits pas totalement corrects. Comprenez-vous? C'est la même chose. Quelqu'un qui va héler, comme vous dites, un Eva ou peu importe la... ou un Uber de ce monde, je veux dire...

C'est pour ça que moi, je vois l'importance d'une affiche vraiment officialisée, qui vient vraiment de la SAAQ, parce que, là, vous me dites : Oui, mais ça va être Uber qui va fournir les choses. Sauf qu'il n'y a rien d'officiel, là. Tu sais, si on se fie à aujourd'hui, c'est des photocopies, là, tu sais, c'est des choses qu'on voit dans les véhicules, là. Donc, ça, ce n'est pas... Vous ne me sécurisez pas pantoute, tu sais.

M. Bonnardel : Bien, écoutez, le projet pilote existe depuis 2014. L'identification d'un véhicule comme celui d'un Uber, ou d'un Eva, ou d'un Lyft dans le futur va fonctionner de cette manière. Je ne vous dis pas qu'encore une fois il n'y a pas des Uber ou autres de stationnés puis qu'il n'y a pas quelqu'un qui va... hop! qui voit le collant dans le véhicule puis qui ne va pas aller demander : Écoutez, avez-vous une course? Est-ce que je peux embarquer avec vous? Ça se peut, ça se peut. Mais, au-delà de tout ça, la protection par téléphone, par moyen technologique de voir le véhicule, de l'identifier, la couleur, le nom et la photo, je pense que l'usager, le client, il est assez protégé comme tel pour s'assurer qu'il rentre dans le bon véhicule.

M. Rousselle : Ça fait que, là, vous parlez toujours du projet pilote, patati, patata. C'est bien le fun, là, mais là on peut-u l'avoir, ce rapport-là? Parce que c'est bien beau d'en faire référence, mais, si on en fait référence, dire, oui, il y a un projet pilote, et tout le kit, je pense que ça serait intéressant d'avoir le résultat de ce projet pilote là. Parce que, là, vous me dites : Oui, pas de problème, il y a eu un projet pilote, c'est beau, patati, patata, mais là, de un, vous ne me sécurisez pas pantoute avec l'affiche, et tout, puis, de plus, il y a un projet pilote qu'on ne se sert même pas de cette expertise-là, là.

M. Bonnardel : M. le député, hier, j'ai mentionné qu'on allait vous donner les informations qu'on pouvait sur ce projet pilote le plus rapidement possible.

M. Rousselle : O.K., vous allez donner les résultats que vous voulez nous donner.

M. Bonnardel : Qu'on peut vous donner. Qu'on peut vous donner.

M. Rousselle : Oui, il y a deux manières de voir ça. O.K., c'est beau. Un autre...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député, je vous mets en garde pour les procès d'intention.

M. Rousselle : Je vais essayer de ne pas recommencer.

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

M. Rousselle : D'en tirer — je regarde toujours dans le même article — d'en tirer un revenu. Un revenu, pour vous, c'est quoi, là? C'est un revenu d'un certain montant? C'est un revenu... 1 \$, c'est-u un revenu ou ça prend 100 \$ pour être un revenu? Pour vous, c'est quoi, un revenu?

M. Bonnardel : C'est tout montant au-dessus de zéro.

M. Rousselle : Donc, vous êtes en train de me dire que tous les Amigo Express de ce monde ou encore les voisins qui sont ensemble dans une région... parce que, là, je ne sais pas, moi, peu importe, là, que le chauffeur du taxi de ce coin-là ne pourrait plus, peut-être, donner un service, ou peu importe, là, peu importe la raison, puis lui, il demande une rémunération pour transporter ces gens-là pour aller ailleurs, même si c'est 1 \$, donc, à ce moment-là, cette personne-là devient un chauffeur, transporteur de... il devient un conducteur non autorisé, s'il n'a pas eu l'autorisation comme telle?

M. Bonnardel : Bien, tout ce qui est rémunération par Amigo, transport rémunéré qui est différent de celui qu'on connaît, c'est un peu plus loin dans le projet de loi. Donc, on pourra vous expliquer. Je pense qu'Amigo, vous savez un peu comment ça fonctionne, c'est surtout du transport interurbain, là, facturé au kilomètre pour une distance x, et le chauffeur ne peut facturer plus que le montant global défini, disons, 0,45 \$ du kilomètre, exemple, là. Alors, c'est la façon qu'on fonctionne. Mais là on n'est pas dans ce registre, là, à l'article 6.

M. Rousselle : Donc, vous êtes en train de me dire... O.K., vous avez quelque chose pour Amigo. Mais quelqu'un qui justement n'est pas dans Amigo, qui n'est pas là-dedans pantoute, qui, je ne sais pas, moi, il demeure à Saint-Sauveur, puis il s'en va travailler, puis là il ramasse des copains de travail un peu partout, là, sur le trajet, puis là il s'en va... Sans être du covoiturage, on s'entend, là, parce que lui, il se fait rémunérer, là. Vraiment, il va dire : Écoute, moi, j'ai un coût, là, j'ai un coût de plaques, j'ai un coût d'essence, et tout, et tout, là. Donc, lui qui est rémunéré, il est fautif.

M. Bonnardel : Ça, c'est Netlift, ça. C'est un peu l'exemple de Netlift, là, qui ramasse deux employés, qui les amène au bureau le matin. Bien, ça se peut que celui qui amène ces deux employés au bureau ne revienne pas le soir avec ces deux-là. Donc là, Netlift va payer un taxi pour... Bien, ça, c'est plus loin dans le projet de loi, là. On n'est pas à l'article 6, présentement.

M. Rousselle : Je comprends que ce n'est pas là, sauf qu'on parle toujours de personnes, de conducteurs qualifiés puis de véhicules qualifiés, là, tu sais, donc on est toujours là-dedans, là, tu sais. Bien beau que c'est plus tard, mais là on est dans le 6, là-dessus.

M. Bonnardel : Écoutez, je suis content que vous me posiez des questions, là, toutes les questions, mais, si vous souhaitez, je vous le propose aujourd'hui, on pourrait peut-être, M. le député, messieurs dames les députés, étudier le projet de loi par sujet pour être capable d'aller où vous souhaitez aller. Parce que, là, je peux vous donner tous les articles à chaque fois, mais là on est à l'article 6. Si vous le souhaitez, on peut prendre le temps d'y aller par sujet, puis ça va... Puis vous aurez le même temps, là, que vous avez présentement. Il n'y a rien qui va changer, là.

M. Barrette : Mme la Présidente, nous ne le souhaitons pas.

M. Bonnardel : Voilà.

Une voix : Ça va.

M. Rousselle : Mais moi, je voulais juste comprendre, justement, c'est quoi, pour vous, un chauffeur qualifié ou une personne qualifiée. Parce que, justement, tu sais... Puis des exemples comme ça, je pourrais vous en donner plein. Puis vous les connaissez sûrement aussi, là, tu sais? Donc, moi, je veux juste me rassurer. Tu sais, je vois toujours des possibilités, là, de transport. Parce que, là, quand on va, comme vous le faites, là, décroisonner plein de choses, là, à ce moment-là, les gens vont peut-être se sentir aussi comme : Aïe! On peut faire qu'est-ce qu'on veut là-dedans, là. Tu sais, il n'y aura pas de vérification là-dessus, je vais pouvoir faire un petit revenu sans être avec Netlift, et toutes ces affaires-là que vous m'avez nommées, là. Donc, ça ne rassure pas pantoute. Ça ne me rassure pas, en tout cas.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 6?

M. Barrette : Oui. Moi, j'en aurais un, madame...

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

M. Barrette : Mme la Présidente, c'est sur l'article 6, par la bande un peu, mais c'est sur l'article 6, parce que... D'abord, je veux m'excuser auprès du ministre d'être arrivé en retard et auprès de vous, Mme la Présidente. Il y a eu une

activité médiatique générée par, quand même, les positions prises par le gouvernement sur le sujet du mandat d'initiative sur la sécurité des données personnelles. Mais ce n'est pas grave. M. le ministre, je suis désolé de ne pas avoir été là. Je suis sûr que vous aviez hâte que j'arrive. Oui?

M. Bonnardel : Oui...

• (10 h 10) •

M. Barrette : Bien, merci. Ceci dit, étant arrivé pendant une conversation, j'ai été quand même interpellé par un commentaire que le ministre a fait en lien à certains échanges qu'il a eus avec mon collègue de Vimont et aussi je pense qu'il en a parlé avec la collègue de Mercier. Bon, le véhicule est qualifié, on comprend la qualification, là, c'est tous les standards, là, qui sont dans le projet de loi, là, pour la SAAQ, et ainsi de suite, là. Mais la qualification, là, ce n'est pas juste... Je pense qu'on le résume globalement à une qualification mécanique et réglementaire, bon.

Maintenant, il y a la question de l'identification, et ça, quand mon collègue de Vimont en a parlé, la réponse du ministre m'a un petit peu pas mal interpellé, parce qu'on se rappellera que, cette année, il y a eu un épisode dramatique en Caroline du Nord ou du Sud, là, je ne me souviens pas duquel des deux États, mais, peu importe, on se rappellera qu'une jeune femme qui avait demandé une course, là, par le biais d'une compagnie du genre d'Uber et de Lyft, disons qu'elle a eu un mauvais décours. On va dire ça comme ça. Bon, et là on va me dire... En Caroline du Sud, qu'on m'indique. Et là on va me dire que la cour a dit qu'il y avait eu un problème d'identification dont la responsabilité était pour le moins partagée par la victime de l'agression. Il n'en reste pas moins qu'il y a eu quand même une situation totalement dramatique qui est survenue, puis elle est survenue dans ce cadre-là. Et ce qui était en jeu, ce qui était en jeu et ce qui était l'enjeu était l'identification du véhicule.

Mon collègue, qui, lui, a eu une carrière longue dans le passé et fructueuse dans le monde policier, je ne suis pas surpris de sa question, parce qu'on sait bien que, quand il arrive des drames, c'est comme à peu près un certain nombre choses dans la vie, là, souvent il y a des problèmes de communication, on va dire, là. Et l'identification est une situation de communication. Et, quand le ministre nous a dit qu'un taxi ne pouvait pas être... pas un taxi, mais un Uber ne pouvait pas être hélé, ça ne se faisait pas, ça se fait. Ça se fait parce que le petit carton d'Uber, là, qui est un petit carton photocopié, là, il y en a qui le mettent en avant, là, et il y en a... Bien, en fait, la plupart le mettent dret en avant, là. Puis on est sur le bord de la rue puis on voit arriver ça, là. Et moi, j'en ai vu, du hélage. Je comprends que le ministre nous dit que ça ne sera pas légal, mais, quand le ministre dit : Ça ne se peut pas, ça se peut. Et là il n'y a pas...

Puis là je sais que le ministre va probablement me répondre : Je ne peux pas tout contrôler. Parfait. Je comprends ça. Bon, il n'y a personne qui peut demander au ministre de tout contrôler, on s'entend. Mais par contre le ministre a le pouvoir, dans sa loi ou dans son règlement — puis là je ne le retrouve pas puis je ne trouve pas d'intention à cet égard-là — d'avoir un document quelconque qui a une certaine formalité, là.

Le lanternon, c'est une affaire mécanique, mécanique au sens où c'est... Je m'excuse, «mécanique» n'est pas le bon mot, physique. Quelqu'un autorise le lanternon, le lanternon est sur le toit, il y a un numéro. Quand on rentre dans l'automobile, il y a la carte du chauffeur, il y a un numéro d'identification, il y a un numéro de téléphone où on peut s'adresser si telle ou telle chose n'est pas correcte, et ainsi de suite, là. Je ne rentre pas dans le détail, mais ce détail-là traite de la qualification de l'automobile au sens large.

Je n'étais pas là au début de la discussion de l'article 6. Je comprends que vous avez dû parler en termes de qualification, d'autorisation puis de vérification mécanique, et ainsi de suite, j'imagine. Mais il n'en reste pas moins que, dans la qualification, j'imagine qu'il y a certainement l'identification et le lanternon du côté des taxis traditionnels. Et du côté d'Uber, bien là, à date, là, on n'a rien.

Si je fais un parallèle avec la plaque d'immatriculation, la plaque d'immatriculation du Québec, bien, elle a des normes. Elle a des normes. Elle a des dimensions. Elle a des couleurs. Elle a un message. Elle a un certain nombre de choses. Il fut un temps où on avait un autocollant pour l'année, et ainsi de suite.

Là, Uber, puis là je ne veux pas porter d'accusations, là, du tout, d'aucune manière, mais actuellement l'identification d'Uber, là, c'est assez léger, là. Moi, je pourrais quasiment écrire à mitaine sur une feuille de papier puis avec un gros crayon-feutre «Uber», le mettre sur mon tableau de bord, bien en vue, puis probablement que quelqu'un, là, penserait à juste titre que je suis un Uber, je n'en suis pas, et pourrait me héler. Puis, même s'il ne me hèle pas, parce que j'ai accroché sur la notion de l'impossibilité du hélage qui a été évoquée par le ministre, je pense que le ministre va convenir avec moi que c'est possible, mais, pour l'identification, puis là je reviens à l'épisode de la Caroline du Sud, ce qu'on a reproché à la jeune femme pour qui ça s'est mal terminé, ce qu'on lui a reproché, c'est de ne pas avoir fait les démarches ou ne pas avoir fait les efforts — là, je mets des mots dans la bouche, là, de ces gens-là — pour bien identifier le véhicule au moment où il s'en venait, puis elle a embarqué dans l'auto, puis ça a mal fini.

Oui, bon, là, je vais prendre un peu le cas de figure de mon collègue, puis là je vais enlever le spectacle, je vais plutôt mettre : On sort d'un bar à 2 heures du matin, on est un petit peu éméché. On appelle un Uber, le véhicule arrive. On regarde ça, ça a l'air d'un Uber. Il fait noir, pas de lumière dans l'auto. On ouvre la porte. Bedang! On rentre, puis ça finit mal. Ou ça finit mal de différentes manières. Moi, j'ai un petit malaise avec ça, d'autant plus que le ministre nous dit : Ça ne peut pas se faire. Alors, n'y aurait-il pas lieu de s'adresser à ça dans le projet de loi? Parce qu'à date il n'y a personne, là, qui parle de ça ou presque.

Et là, Mme la Présidente, je veux bien que les gens d'Uber comprennent que je ne porte pas d'accusation, que je ne dis pas qu'ils sont... Ce n'est pas ça que je dis, là. Je dis que, dans la vraie vie, là, il y a des circonstances, dans ce modèle d'affaires là, où il y a un certain flou qu'on n'a pas avec le taxi, là. Moi, aux dernières nouvelles, là, on n'a jamais entendu d'histoires rapportées à l'effet que le lanternon est un faux lanternon, et ainsi de suite. Par contre, dans des histoires de l'autre mode d'exercice de courses de transport de personnes rémunéré, parce que c'est comme ça maintenant qu'on doit dire ça, il y en a, des histoires.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, M. le député, qui m'expose une problématique, qui a été membre du gouvernement, a été celui qui a mis au monde le projet pilote d'Uber, a été celui qui a décidé que, par l'autocollant en avant ou en arrière, c'était la façon d'identifier un Uber. Si je peux aller plus loin pour identifier encore mieux un Uber, un Lyft ou un Eva, nous le ferons. Est-ce qu'on va travailler conjointement avec la SAAQ pour mieux identifier? Je ferai tout, tout, tout pour assurer la sécurité des clients, des usagers de tous les services de taxi.

Oui, il y a eu des cas problématiques avec les sociétés... certains taxis. Oui, il y en a eu avec Uber. Il y a des millions de courses année après année. Le risque zéro, c'est malheureusement peut-être impossible. Je ne souhaite aucun problème avec toute l'industrie, tous ceux qui font du transport rémunéré. Et on va tout faire par la suite, après le projet de loi, pour travailler avec la SAAQ et peut-être changer la dynamique d'identification qui existe présentement pour ces véhicules.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, compte tenu de la conversation que nous avons à l'instant et à laquelle j'ai assisté précédemment, j'aurai à écrire un amendement. Et je vous demanderais, s'il y a consentement, de suspendre. On va l'écrire et on va le proposer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons suspendre les travaux.

(Suspension de la séance à 10 h 18)

(Reprise à 10 h 27)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Alors, nous sommes à distribuer l'amendement proposé par le député de La Pinière. M. le député, pourriez-vous lire l'amendement, s'il vous plaît, à l'article 6?

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente. Alors, l'amendement se lit comme suit :

L'article 6 du projet de loi est modifié par l'ajout au premier alinéa, après les mots «automobile qualifiée», de «notamment, dans le cas où le véhicule automobile n'est pas muni d'un lanteron, ce véhicule doit être muni d'une — il y a une coquille ici, Mme la Présidente, si vous me permettez de faire une correction manuelle — pièce d'identification conforme aux standards émis par les autorités compétentes».

Alors, je pense que ce n'est pas nécessaire de réexpliquer ce que j'ai dit, là, mais l'analogie, c'est la plaque d'immatriculation. À la SAAQ, on détermine des standards pour ce qui est de la plaque d'immatriculation, le métal, la forme, la lettre, le *Je me souviens*, et ainsi de suite, la couleur et même l'endroit où on doit la disposer, la plaque d'immatriculation, sur les véhicules. Alors, je ne rentre pas, par l'amendement, dans ce genre de détails là. Je laisse aux autorités compétentes de déterminer ces standards-là, qui incluent le positionnement, mais je pense que ça devrait être le cas pour des raisons de sécurité.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que vous désiriez une pause, M. le ministre, pour...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Une courte pause? D'accord.

M. Barrette : Avec plaisir.

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

(Suspension de la séance à 10 h 28)

(Reprise à 10 h 32)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Alors, nous sommes à l'amendement à l'article 6, déposé par le député de La Pinière. Est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Bonnardel : Oui. Donc, Mme la Présidente, juste pour répondre à l'amendement du député de La Pinière, qui amène un point d'identification que lui-même, comme ancien membre du gouvernement, a identifié par l'entremise d'un répondant, par le collant qui est mis à l'avant ou à l'arrière du véhicule, pour répondre à sa demande, à l'article 24, premièrement, l'article 24, à la page 56... 55, pardon, on identifie le fait que «la société fait droit à la demande d'autorisation, elle délivre au propriétaire un document qui atteste que l'automobile est autorisée. [Et] elle délivre de plus au propriétaire l'accessoire prévu par règlement du gouvernement qui permet de distinguer si l'automobile autorisée est utilisée ou non pour offrir du transport rémunéré de personnes.»

Si on va à la page 111 maintenant, à l'article 50, là : «Le répondant [doit lui aussi] d'un système de transport [...] fournir au propriétaire de l'automobile qu'il inscrit les accessoires suivants :

«1° tout accessoire nécessaire pour que l'automobile inscrite soit identifiée à ce système; et

«2° l'accessoire prévu par règlement du gouvernement permettant de distinguer si l'automobile inscrite est utilisée ou non pour offrir du transport rémunéré de personnes.»

Alors, je pense qu'on identifie bien, à ces deux articles, votre demande, donc à l'article 6, que nous refuserons parce que c'est bien identifié plus loin dans le projet de loi.

Des voix : ...

M. Barrette : Je veux juste répondre au commentaire. D'abord, je veux remercier le ministre de nous indiquer les éléments qu'il considère couvrant l'amendement que j'ai déposé. Maintenant, j'en prends connaissance, là, moi-même, parce que c'est un gros projet de loi, là, hein?

Alors, on va aller à 55, ma première réaction, O.K. : «...elle délivre au propriétaire [du] document qui atteste que l'automobile...» Bon, ça, c'est un papier. C'est juste un papier. Ça ne fait rien, ça. Bien, ça fait quelque chose, là, mais ça ne fait rien pour l'identification sur le terrain.

Alors : «Elle délivre de plus au propriétaire l'accessoire prévu par règlement [au] gouvernement qui permet de distinguer si l'automobile autorisée est utilisée ou non pour offrir du transport rémunéré de personnes.» Bon, moi, ça m'apparaît un peu flou. On verra, lorsqu'on arrivera à 24, là, c'est quoi, l'accessoire, exactement, là. Ça m'apparaît discutable. C'est-u un support? C'est-u les vis pour le visser sur le dossier? Il y a une interrogation là que j'ai.

Après ça on va à 111, là. Alors, c'est la même affaire. Alors, moi, je comprends que c'est prévu par règlement. Il n'y a rien, moi, que je vois qui... La différence entre mon amendement et ce que pointe le ministre, c'est que, moi, c'est très, très, très clair, là, dans l'amendement, c'est un accessoire. Je n'ai pas utilisé ce terme-là. J'ai utilisé le texte «pièce d'identification». Je laisse le loisir à la société compétente... aux autorités compétentes de le déterminer, incluant sa disposition dans le véhicule. Moi, je comprends le point du ministre, là, mais je ne vois pas nécessairement en quoi il répond tout, mais je comprends. Je comprends très bien. À la limite, on pourrait vivre avec, mais je ne vois pas pourquoi le ministre est inconfortable. Je comprends que la collègue de Mercier souhaite intervenir.

Mme Ghazal : Oui.

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

Mme Ghazal : En fait, c'est ça... Moi, en fait, ce que... Une des choses qu'on entend, c'est que justement, par exemple, qu'on pense à Uber, parce que c'est ce qu'on connaît, c'est que les gens, puis le député de La Pinière l'a dit, il y en a qui peuvent acheter ça facilement, c'est trouvable sur le marché, d'avoir Uber et de le coller, ce qui est très difficile pour les gens de savoir si c'est un vrai Uber ou pas, ou, par exemple, les prochains, là, les futurs qui vont être identifiés.

Puis c'est vrai... Est-ce que, dans le fond, les dispositions que vous nous avez montrées, est-ce qu'elles permettent... Ça va être quoi, concrètement? Moi, là, je vois l'amendement qui a été fait par le député de La Pinière. Moi, j'avais pensé un petit peu ce que le règlement pour Airbnb est venu préciser, d'avoir... Parce que n'importe qui peut mettre une publication sur Airbnb, une annonce pour son appartement, et là le règlement vient ajouter un numéro d'identification, d'enregistrement sur chacune pour s'assurer qu'elle est réelle et qu'elle est fondée, puis ça va faciliter aussi le travail de Revenu Québec pour... en cas de fraude, comme on a vu aussi dans les médias.

Donc, comment est-ce que les gens peuvent être assurés? Moi-même, personnellement, honnêtement, au-delà des questions politiques, je ne prends pas Uber parce que je suis inquiète, qui est là-dedans, on n'a pas l'impression que le gouvernement vérifie ou s'assure que c'est bien fait, puis à cause aussi de toutes ces histoires-là qu'on entend.

Ça fait que comment est-ce qu'on peut... Est-ce que le document... Supposons que ce n'est pas... il n'y a pas de numéro qui apparaît sur la plaque, le Uber, est-ce que, dans le document, il y a un numéro unique qui appartient, au-delà de son permis, qui appartient à ce chauffeur-là, qui est donné par la CTQ, par exemple? Est-ce que c'est ça que ça dit? Parce que ce n'est pas clair dans le règlement. Concrètement, qu'est-ce qui identifie puis qu'est-ce qui dit que lui, il est réellement un chauffeur autorisé par Uber ou autre, là?

M. Bonnardel : Premièrement, Mme la députée, 99 %... je peux me tromper, là, mais 99 % des courses faites par des moyens technologiques, la personne est capable d'identifier le véhicule, le nom, le visage, la plaque, la couleur, 99 % du temps. Le 1 %, peut-être, et même moins, c'est celui où on discutait tantôt, où possiblement il y a des Uber de stationnés à des endroits, des Eva ou des Lyft, et là on se dit : Bien, êtes-vous libre? Pouvez-vous me transporter? Ça, c'est ce cas de figure, là, possible.

La façon que moi, je vois ça, de façon... je ne veux pas dire simple, mais vous avez le collant à l'avant, à l'arrière, vous allez obligatoirement obtenir du répondant ou directement de la SAAQ un autre collant possible qui sera défini par règlement, qui sera mis, j'imagine, à l'avant, qui sera identifié par la SAAQ, véhicule dûment autorisé, avec possiblement un numéro qui va identifier ce véhicule au chauffeur, à la SAAQ ou au répondant.

Mme Ghazal : Quand vous dites «possiblement»...

M. Bonnardel : Bien, possiblement, ce que je vous expose, c'est ce qui...

Mme Ghazal : Parce que, si c'est le cas, moi... là, on pourrait être plus rassurés, puis il faudrait que ça soit écrit, si c'est un numéro.

M. Bonnardel : Ce que je vous dis là sera écrit par règlement par la suite. Je vous le mentionne encore une fois, ça, c'est ce que moi, je vois. Je ne peux pas m'imaginer autre que minimalement ce que je vous dis là. C'est la façon, selon moi, la plus facile, simple, d'identifier un chauffeur par l'entremise, encore une fois, tout de suite en bas, du collant qui identifie la firme pour laquelle vous travaillez. Le véhicule est identifié avec un code spécifique, c'est marqué «véhicule dûment autorisé, couleur : bleu, la SAAQ», s'il le faut. Il faut que l'utilisateur, le client soit capable rapidement de se dire : Avec cet autocollant, on a un véhicule qui est dûment identifié à la SAAQ, directement, ou chez le répondant.

Mme Ghazal : Mais le fameux numéro d'enregistrement, peut-être que je fais un mauvais parallèle, mais moi, je le fais beaucoup avec Airbnb et ce que le règlement va amener. Est-ce que ce numéro-là, c'est vraiment... Ça a été ajouté exprès pour s'assurer de contrer la fraude. Est-ce que ça, c'est quelque chose que vous envisagez sérieusement? Vous dites que ça va être par règlement, mais comme c'est un risque qui existe, est-ce que c'est possible de le mettre par loi? Il y avait un autre article qui était dans un règlement, là, pour le transport adapté pour les véhicules, puis vous l'avez mis dans la loi parce que vous trouviez que c'était assez important de le mettre dans la loi.

• (10 h 40) •

M. Bonnardel : Bien, je vous le mentionnais, dans l'article 24, l'article 50, Mme la députée, c'est écrit, là, «par règlement». Je le répète, là, il n'y a personne ici qui va léser sur la sécurité. Et de s'imaginer qu'on pourrait faire un fligne-flagne — excusez de le dire ainsi — pour avoir des véhicules qui sont mal identifiés pour le client... ce n'est pas le but, là. On va s'assurer, encore une fois dans le règlement, de le faire de bonne façon. Moi, ce que je vous donne comme exemple, je pense que ça peut être fait. Est-ce qu'on peut aller plus loin? Est-ce qu'on peut faire mieux? Il y aura des discussions avec certains intervenants, et on va prendre la meilleure des décisions pour s'assurer d'identifier ces véhicules pour ceux qui pourraient héler, ça, ce n'est pas le bon mot, parce qu'on n'a pas le droit de héler un Uber, ou un Eva, ou un Lyft, mais, de l'autre côté, de le prendre, d'embarquer dedans s'il est stationné sur un coin avec aucun client.

Mme Ghazal : Donc, ce que vous dites, c'est que, de toute façon, la SAAQ va donner un autre autocollant ou une autre identification que celle de la compagnie, là, par exemple d'Uber. Est-ce que, donc, comme vous dites que ça va être le cas, est-ce que c'est possible de le marquer que ça va être fait? Parce qu'ici «elle délivre de plus au propriétaire l'accessoire prévu par règlement qui permet de le distinguer», est-ce que c'est... Dans le fond, après ça, la personne va le prendre, elle va le prendre puis elle pourra le mettre dans sa voiture. Ça serait de l'apposer aussi visiblement pour les usagers. Parce que ça ne le dit pas ici.

M. Bonnardel : Mais, Mme la députée, c'est bien marqué à l'article 24, «de distinguer si l'automobile autorisée est utilisée».

Mme Ghazal : Et, O.K. : «...qui permet de distinguer si l'automobile autorisée est utilisée ou non pour offrir du transport rémunéré de personnes.» Donc, il faut que ça soit visible au client, c'est juste parce que ce n'était pas écrit. Parce que la personne peut le prendre, puis ce n'est pas visible, ce n'est pas clair comme ça. Ça peut être comme un document qui pourrait être mis dans son coffre-fort. Ce n'est pas clair que c'est une identification.

M. Bonnardel : Il faut... «permet de distinguer», là. Quand on dit «distinguer», il faut que la personne qui soit... le client se dise : Comment je peux distinguer que c'est un véhicule dûment autorisé? Bien, vous comprendrez que ce n'est pas par un document qu'on va mettre dans le coffre à gants, là.

Mme Ghazal : Mais on peut le distinguer en posant la question au chauffeur : Pouvez-vous, s'il vous plaît, me montrer votre document? C'est une façon aussi de distinguer, et non pas de distinguer visiblement et visuellement.

M. Bonnardel : ...article 53, Mme la députée.

M. Barrette : Mme la Présidente, question de directive, là. On a convenu qu'on allait étudier article par article. Là, on essaie d'aller débattre d'articles subséquents, là.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'ai posé la question, tantôt, à savoir : Est-ce que les députés de l'opposition souhaitent qu'on étudie le projet de loi par sujet? Moi, je veux juste faciliter la tâche, là. Là, si on me dépose des amendements puis qu'on souhaite que je réponde, ça me fait plaisir de le faire, mais il faut que je vous amène à comprendre dans le projet de loi les articles qui déterminent pourquoi je refuse un amendement que vous me déposez. Alors, si vous ne voulez pas que je le fasse, ça va, là, mais...

M. Barrette : Mme la Présidente, je suis d'accord avec le ministre, là, sur la question de la directive, c'est clair que le ministre a le droit de se référer à un autre article, mais qu'il ne nous amène pas à débattre du contenu de l'autre article. Alors, il peut référer, mais pas nous amener dans un débat dudit article, parce qu'on a convenu d'y aller article par article.

Et, Mme la Présidente, sur la question de la directive, c'est exactement ça que je veux éviter, hein, quand je dis que je ne souhaite pas qu'on fasse un débat par sujet, c'est parce qu'on s'en va d'un à l'autre, là, et on n'a pas le temps d'approfondir nécessairement l'article pour régler un problème. Puis là, à la fin, qu'est-ce qu'on fait? Bien, on adopte plusieurs articles, dont des articles à propos desquels on n'a pas eu le temps de débattre.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière, je pense que le ministre a le droit de répondre et d'éclairer les parlementaires sur l'architecture de son projet de loi. C'est une chose. Maintenant, il le fait sur son temps, il ne le fait pas sur votre temps. Alors, s'il prend du temps pour expliquer ses affaires, c'est qu'il le prend sur son temps, donc c'est à lui de gérer son temps. Comprenez-vous ce que je veux dire?

M. Barrette : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pardon?

M. Barrette : Je ne m'objecte pas à ce que vous dites. Je nous mets simplement en garde de ne pas débattre des autres articles avant qu'on soit rendu.

M. Bonnardel : M. le député, si je ne répondais pas et je vous disais juste non, vous me diriez : Il ne veut pas répondre, il ne veut pas faire ci, il ne veut pas faire ça. Là, je prends le temps de vous expliquer un peu plus loin pourquoi je vous dis non aujourd'hui, pourquoi, dans les autres articles de la loi, on définit ce que vous me demandez. Alors, voilà, je fais juste mon travail puis j'essaie de vous aider.

M. Barrette : Mais, Mme la Présidente, je ne reproche rien au ministre. Je le mets en garde contre le fait qu'on n'adoptera pas ou ne débattre pas des articles subséquents compte tenu du mode de fonctionnement qu'on a convenu ensemble.

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

Mme Ghazal : Si on revient au sujet, là, qui est l'identification, qui est un élément extrêmement important qui a été souligné par le député de La Pinière, moi, les réponses que vous me donnez, surtout que ça dit que c'est apposé, il y a juste la question du numéro qui m'inquiète. Peut-être que... Comme je vous disais, dans Airbnb, il y avait beaucoup de cas, ça se prête peut-être mal comme comparaison, mais c'est quand même le cas où la ministre du Tourisme maintenant a fait un règlement, où est-ce que ce numéro d'enregistrement existe. Parce que ces autocollants, après ça, quelqu'un peut les avoir puis, après ça, les apposer facilement, je ne sais pas de quelle façon, mais au moins ça existe. Il faut que ça soit visible. Donc, ça répond à ma question. Donc, pour ce qui est de l'amendement du député de La Pinière, je vais m'abstenir. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'autres commentaires? M. le député.

M. Barrette : Je peux même prévoir raisonnablement que la collègue de Mercier va peut-être revenir pour débattre de mon amendement malgré tout. Je comprends son point de vue, puis là je ne fais pas un débat avec la collègue, je comprends très bien le sens des interventions qu'elle a faites, c'est correct. Le problème, là, Mme la Présidente, le problème, c'est que le ministre lui-même a fait référence à un autocollant. Bien, c'est parce qu'aujourd'hui quand on regarde Uber il n'y a pas nécessairement un autocollant. Et ce qu'on voit aujourd'hui, c'est des cartons ou une feuille qui est déposée sur le tableau de bord ou «tapé» en arrière. Il n'y en a pas, d'autocollant. Alors, je dis amicalement à la collègue de Mercier : C'est parce qu'il n'y en a pas, d'autocollant.

Alors, moi, l'amendement que je fais, là, c'est un amendement qui dit clairement que ça doit être... je ne détaille pas, d'ailleurs, je devrais peut-être le sous-amender pour aller plus dans le détail, parce que l'enjeu, là, ici, là, c'est que le citoyen ait, parmi ses possibilités, un outil additionnel d'identification du véhicule qui arrive à 2 heures du matin à la sortie d'un bar ou dans la petite rue secondaire qui l'entoure. Alors, c'est juste ça, là.

Et, dans ce projet de loi ci, il est construit de cette façon-ci, Mme la Présidente, on a, au début, une série d'articles qui nous amènent à des articles plus détaillés. C'est comme ça que le projet de loi est construit. Peut-être que le ministre l'a construit comme ça en espérant qu'on traite... qu'on fasse l'étude détaillée par sujet, en se promenant d'une place à l'autre. C'est légitime. Je ne le lui reproche pas. Mais on ne peut pas me reprocher de vouloir m'assurer que, dans les articles introductifs de chacun des thèmes, on mette les éléments nominatifs.

Alors, ici, en ce qui me concerne, 6 est un article qui amène 24 et 50. C'est correct. Mais c'est comme ça aussi à 5, c'était comme ça à 4, c'était comme ça à 3, c'était comme ça à 2, c'était comme ça à 1. Vous avez construit votre projet de loi, Mme la Présidente, pas vous, mais le parti ministériel a construit son projet de loi, puis je vais même dire correctement, là, je n'ai pas de... je ne critique pas, je dis : Le projet de loi est construit comme ça. 2, 3, 4, 5 amènent d'autres articles plus détaillés qui vont finir dans des règlements, et ainsi de suite. Alors, moi, je dis simplement... Et c'est le sens de l'amendement. Peut-être devrait-il être même plus détaillé.

6, pour lui donner un poids encore plus grand, devrait comprendre l'amendement que je dépose pour que ce soit bien clair dans le texte législatif que, regardez, pour nous autres, là, la qualification du véhicule qui est utilisé, ce n'est pas juste une question mécanique, ce n'est pas juste une question réglementaire d'autorisation, ce n'est pas juste une question d'enquête de criminalité, et ainsi de suite, ce n'est pas juste ça, c'est aussi la sécurité par l'identification.

Alors, je comprends, le ministre, qu'il me dise : Il y a d'autres articles après qui vont venir parler de ça. Bien oui, tout le projet de loi est construit comme ça, tout le projet de loi est construit comme ça. Alors, moi, d'arriver puis de le mettre là, sachant que d'autre chose vient après, ça m'apparaît être dans l'esprit de la construction effective du projet de loi par la partie ministérielle. Le ministre me dit : Ce n'est pas nécessaire. Bien, moi, je trouve que c'est pas mal utile, surtout que le ministre lui-même fait référence à des affaires qui n'existent pas. Là, il y a une question de connaissance de ce qui se

passe sur le terrain, puis là je ne reproche pas au ministre de ne pas tout savoir, c'est normal, personne ne sait tout, même si on essaie de le faire. Mais, un, ce n'est pas des autocollants, ce n'est pas des autocollants. Deux, on peut les héler, et ainsi de suite.

Alors, il y a un enjeu d'identification, et la finalité de l'amendement est simple : l'identification devrait être un sujet qui a son importance et mentionné d'une façon précise dans 6, quitte à le traiter ultérieurement quand on va arriver à 24 et 50. 24 et 50, on aura des choses à dire, là, c'est sûr, sûr, sûr, puis je vais... puisque le ministre aime se référer aux futurs articles, j'en fais un.

Je fais un seul commentaire sans entrer dans le détail. Normalement, là, on devrait être bien plus clair que par règlement, compte tenu de l'enjeu, là. Ça devrait même être dans la loi. Là, ici, on est dans des règlements, on ne sait même pas ce que ça veut dire, puis le ministre nous a dit lui-même : Si c'est nécessaire d'aller plus loin, je vais le faire. Bien, parfait. Nous, on pense que c'est nécessaire d'aller plus loin, notamment par l'amendement qu'on a déposé. Et là le ministre nous dit qu'il n'est pas content de ça puis il va dire qu'il n'a pas besoin de faire ça. Je suis étonné. Est-ce que le ministre veut peut-être changer sa position?

• (10 h 50) •

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le député a été ministre pendant quatre ans, il sait très bien qu'on fonctionne aussi dans plusieurs projets de loi par règlement. Il sait très bien que ce projet pilote d'Uber, c'est lui qui l'a écrit. S'il y a une problématique d'identification, c'est lui, son gouvernement, qui l'a faite. Moi, je vous dis une chose, à l'article 24, 50, 53, on identifie le problème, on va s'assurer de sécuriser tous clients et usagers qui embarqueront dans un véhicule où ils pourraient se questionner sur l'identification du véhicule.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, quand j'entends le ministre me pointer du doigt, d'un doigt très accusateur, je tiens juste à lui rappeler que je n'ai pas participé de quelque manière que ce soit au projet pilote ayant été, comme il le sait, ministre de la Santé et des Services sociaux. Alors, je veux bien me faire pointer du doigt, c'est spectaculaire, c'est joli à la caméra, mais ça ne m'impressionne pas beaucoup.

Maintenant, ceci dit, c'est un projet pilote, Mme la Présidente, puis, peut-être parce que c'est un projet pilote, il n'a pas eu une attention aussi fine et précise portée à l'identification. Maintenant, aujourd'hui, on est vers la fin du projet pilote que le ministre refuse de nous donner évidemment le résultat de ses analyses et conclusions pour le moment, mais il n'en reste pas moins que le projet pilote aura servi à ça, à constater qu'il y a des cas de figure qui devraient être mieux balisés, pour ne pas dire contrôlés. Et la meilleure preuve en est que le ministre, ce matin, à deux reprises, a mentionné des cas de figure qui n'existent pas, qui existent dans un cas. Le cas de figure qui n'existe pas : on ne peut pas faire de hélage. On peut en faire, je l'ai vu moi-même. Peut-être qu'on ne reste pas dans la même ville puis qu'on ne voit pas la même fréquence de véhicules Uber, là, mais c'est bien plate, là, mais, au centre-ville de Montréal, on le voit. Ça, c'est la première affaire. Puis il a dit que c'étaient des autocollants. Ce n'est pas des autocollants.

Alors, moi, quand je constate que le ministre utilise des arguments qui montrent que, là, il a peut-être une connaissance imparfaite de la situation, bien là je ne peux pas, là, ne pas le relever. Puis je trouve ça vraiment pas acceptable qu'on me pointe un doigt accusateur : C'est lui qui... Bien non, ce n'est pas moi qui... Alors là, si le projet pilote n'avait aucune utilité, qu'il le dise et qu'il ne dépose même pas le rapport. Mais le projet pilote avait au moins cette utilité-là. Et je rappelle, comme je l'ai fait au début de mon commentaire, il y a eu des épisodes, en Amérique du Nord, dont un... il y a eu des décès, là. Ce n'est pas banal, là. Alors, moi, je pense qu'on doit se pencher là-dessus, et c'est la raison pour laquelle je le mets là.

Maintenant, sur la question qui est revenue depuis le début de l'étude détaillée dans la bouche du ministre, il a été ministre, le député de La Pinière, bien oui, c'est vrai. Et je peux vous dire une chose, il est arrivé bien des fois où, même quand mes conseillers légistes m'ont recommandé de mettre un élément dans un règlement, j'ai dit non. Je souhaitais qu'il y ait une force à ce qui est édicté et que ce soit dans la loi parce qu'une loi, c'est une loi, et un règlement, c'est un règlement. Alors, il a raison de dire que j'ai été ministre puis que je le sais. Non seulement je le sais, mais, contrairement au ministre, moi, j'ai pris des décisions qui allaient dans le sens d'un maximum plutôt que d'un minimum. Et le ministre, lui, manifestement, veut aller dans le sens du minimum.

J'entends, Mme la Présidente, une flopée, comme des oiseaux qui prennent leur envol, de «bien non». Bien, bien non, c'est plate, là, mais une loi est plus forte qu'un règlement.

Je peux déposer un paquet d'amendements qui vont définir ce à quoi je fais référence, ça va être dans la loi. Si le ministre le souhaite, je peux déposer un long amendement avec un alinéa et des chiffres, 1, 2, 3, 4, 5, la plaque sera faite de tel matériau, aura telle couleur, devra être disposée à tel endroit, ne sera pas ou sera un autocollant — évidemment, ne sera pas, dans le cas présent, probablement — doit en avoir un en avant, en arrière, et ainsi de suite. Puis je peux mettre des lumières de Noël autour, s'il le souhaite. Je peux faire ça, mais ça, si c'est dans la loi, ça va être pas mal plus fort que dans un règlement.

Et la raison fondamentale, et le ministre le sait... bon, le ministre arrive dans sa position de ministre, mais pourtant il a été suffisamment longtemps dans l'opposition pour le savoir : une loi, un coup que c'est fait, c'est un petit peu plus compliqué à changer. Un règlement, bien là c'est un petit peu plus, disons... je ne dirai pas «aléatoire», c'est un mot trop fort, mais ça ouvre des possibilités qui sont moins rigides qu'une loi, tout simplement.

Alors, je reviens à la construction du projet de loi. Le projet de loi est construit comme ça, les articles initiaux sont des articles qui énoncent des principes qui nous amènent à des articles subséquents qui établissent l'application des principes. C'est ça que ça fait. D'où l'utilité, pour moi, de mettre à 6 ce principe-là d'identification. Le ministre n'aime pas que je fasse ça ou trouve ça ridicule. Je trouve ça malheureux qu'il trouve ça inutile.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre. M. le député de Jacques-Cartier.

M. Kelley : Merci, Mme la Présidente. M. le ministre, on parle de sécurité ici, puis je sais que c'est une préoccupation pour vous, mais j'imagine que vous n'avez pas sorti dans un bar sur la rue Saint-Laurent à 3 heures dans le matin depuis plusieurs années. Je vous invite à aller faire ça avec des forces policières, parce qu'honnêtement il y a des gens qui sortent du bar, et c'est sûr qu'ils ont bu un petit peu trop. Mais moi, je pense... des jeunes femmes qui sortent d'un bar dans une situation vulnérable. Et juste faire une recherche Google sur Uber, des autocollants qui étaient utilisés par quelqu'un d'agresser une jeune femme. C'est partout dans les États-Unis présentement. Et je n'attaque pas Uber directement, mais c'est juste une réalité. Faire une recherche, puis c'est là.

Alors, quand même, c'est sûr qu'on ne peut pas, probablement, jamais arrêter quelqu'un d'acheter un autocollant sur Amazon, mais, en même temps, on parle ici d'une profession qu'on a déréglementée. C'est plus facile, maintenant, d'être un chauffeur, chauffeur de taxi et un chauffeur d'Uber. Ça, c'est quelque chose qu'Uber a milité pour et fait des demandes. Et je ne dis pas que chaque personne qui veut être un chauffeur pour Uber est quelqu'un qui veut faire une agression contre quelqu'un, c'est sûr. Mais, en même temps, c'est important, pour nous, comme... de poser des bonnes questions concernant le projet de loi. Est-ce qu'il y a une meilleure façon d'encadrer, de demander à Uber ou donner des étiquettes et des autocollants à des gens, que ça doit passer par le gouvernement? Je ne sais pas, mais on est là pour poser les questions.

Alors, je pense que ce n'est pas banal, les questions ni l'amendement que mon collègue de La Pinière a proposé. Mais je sais qu'il y a des autres parties, des autres articles dans le projet de loi où on va discuter ça, mais, quand même, nous sommes au début de la discussion, puis c'est important qu'on soit vraiment là pour bien étudier des mots et des propositions dans un article comme ça, quand on parle des chauffeurs qui vont être responsables pour la sécurité des citoyens du Québec. Alors, c'est pourquoi je demande que le ministre appuie l'amendement de mon collègue. Puis, pour moi, ça, c'est un enjeu primordial, pas juste pour les chauffeurs d'Uber, mais aussi pour les chauffeurs des taxis.

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

• (11 heures) •

M. Rousselle : Merci, Mme la Présidente. Mme la Présidente, tantôt, j'ai été... j'ai trouvé ça plate de voir que des collègues disaient : Ah! bien non! D'autres riaient, même. On parle de sécurité. La sécurité, là, on ne rit pas avec ça, la sécurité, là. On est dans un projet, on essaie d'amener un amendement. En tout cas, moi, je suis ici pour essayer d'amener quelque chose. On a tous des cousins, des cousines, des filles, comme moi, des petites-filles. Pensez à eux autres, là, pensez à eux autres. À un moment donné, comme mon collègue vient de dire, sur la rue, peu importe la rue qu'ils vont être, là, à Montréal, Laval, Québec, bien, moi, là, je veux qu'eux autres soient vraiment sécurisés, là.

Moi, je vais laisser la sécurité dans les mains d'Uber, dire : Vous autres, vous allez donner le collant officiel, c'est vous autres qui reconnaissez vos choses, là, puis vous allez donner les collants? Non, je pense, c'est notre responsabilité à nous autres puis de le mettre pas dans un règlement, mais de le mettre, justement, dans le projet de loi, comme quoi c'est nous autres qui va donner, justement, la plaque qui va... la plaque ou encore le collant officiel, comme quoi les gens, ils savent que cette personne-là... ce véhicule-là et cette personne-là aussi est autorisée.

Là, on joue avec de la sécurité. Moi, j'espère que le ministre va appuyer, justement, cette modification-là. Parce que c'est bien beau qu'il nous a dit : Oui, mais on le retrouve ailleurs. Mais là, là, c'est le fondement, justement, du projet de loi. On veut changer les manières de faire? «Fine». Je comprends, puis c'est correct, il n'y a pas de problème. Mais on va le faire d'une manière sécuritaire puis on va le faire d'une manière que les gens qui vont embarquer là-dedans, ils vont savoir que c'est une personne vraiment autorisée, avec un véhicule autorisé.

Parce que, là, comme je disais tantôt, je me dis : Il faut vivre dans le vrai monde. Dans le vrai monde aujourd'hui, là, bien, quand que les gens se cherchent un transport puis que le taxi n'arrive pas... Puis là, peut-être qu'avec ces modifications-là... Dites-le, là. Là, actuellement, c'est le fun, il y a beaucoup de taxis. Mais est-ce que ce phénomène-là va faire que les taxis, il va y en avoir moins? Peut-être, parce que... Personne ne le sait, là, on n'a pas de boule de cristal. Donc les gens vont peut-être envoyer la main ou encore, quand qu'on voit quelqu'un qui attend sur le coin de la rue : Attendez-vous un taxi? Voulez-vous embarquer? Ça se fait, ça, ça se fait maintenant.

Et ça, j'espère que les gens d'Uber ne pensent pas que je suis contre Uber, là. Parce que les gens... il y a des gens qui travaillent dans Uber, là, qui sont consciencieux, qui sont là puis ils travaillent vraiment, des honnêtes gens. Moi, je parle à des gens qui veulent, justement, profiter, justement, de la non-identification officielle. Puis ils vont profiter de ça. Moi, c'est ces gens-là que je vise. Donc, je ne vise pas le chauffeur Uber comme tel, là, ce n'est pas ça que je vise pantoute. Je vise vraiment la personne qui a des mauvaises intentions, qui va se servir d'un autocollant comme tel fourni par Uber ou encore une photocopie...

Puis c'est bien beau dire... puis j'entendais le ministre tantôt parler : Oui, oui, bien, c'est votre... vous autres, le projet pilote — puis je voyais bien qu'il pointait mon collègue, là — O.K., si, vous autres, vous n'avez pas pensé à ça, là, on ne le fera pas. Aïe! On est-ici pour faire, justement, une amélioration? Là, c'est bien beau, se dire : Oui, oui, mais ils ne l'ont pas fait... Aïe! C'était un projet pilote. Puis en plus on ne se sert même pas vraiment des choses qu'il s'est produit dans le projet pilote.

Moi, je pense que, là, on est dedans. On veut faire des modifications, O.K., mais on va le faire d'une manière correcte puis on va le faire d'une manière sécuritaire. En tout cas, en espérant que le ministre change d'avis, parce que je ne souhaite pas à personne ici, là, que leurs enfants embarquent dans quelque chose qui... avec quelqu'un qui a des mauvaises intentions. Je vous le dis, je ne vous souhaite pas ça, à personne.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'autres commentaires?

M. Barrette : Bien, M. le ministre a peut-être quelque chose à répondre?

M. Bonnardel : Bien sûr.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est ça, j'ai demandé s'il y avait d'autres commentaires.

M. Bonnardel : Oui. Allez lire l'article 53, M. le député, qui identifie qu'on doit apposer sur l'automobile qualifiée... qui sera identifiée par règlement. C'est ce que j'ai mentionné tantôt à la députée de Mercier. L'article 24, 50 et 53 vont vous sécuriser pour la suite des choses.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement à l'article 6?

M. Barrette : ...d'autres que moi, là?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, je n'ai pas d'autre commentaire ni de Mme la députée de Mercier.

M. Barrette : ...dernière question au ministre : Est-ce qu'il considère que l'identification du véhicule qui n'a pas de lanternon est un enjeu significatif pour la sécurité des gens?

M. Bonnardel : ...je l'ai mentionné, pour moi, la sécurité des usagers et des clients est immensément importante. Maintenant, même si on répond peut-être juste de moins de 1 %, les véhicules qui pourraient être... je ne veux pas dire hélés, encore une fois, ce n'est pas le bon terme parce qu'on n'a pas le droit... Vous donniez l'exemple tantôt, M. le député, qu'en sortant d'un bar on pourrait entrer dans un véhicule Eva, Lyft ou Uber. Il est interdit à ces véhicules d'être stationnés à des endroits où les taxis pourraient le faire.

Alors, 99 % des courses par moyens technologiques, on va identifier le véhicule. Pour l'autre portion, bien, on va s'assurer, encore une fois, d'avoir une identification en bonne et due forme, bien faite, pour être capable d'avoir un lien direct entre le répondant, le véhicule, et la SAAQ, et Revenu Québec, nécessairement. Vous me posiez la question tantôt pour le MEV. Alors, là-dessus, c'est non négociable, non négociable. Les articles 24, 50 et 53 identifient bien de quelle façon on va procéder, autant pour la société qui sera identifiée sur le véhicule que le moyen utilisé par la SAAQ pour identifier le véhicule. Ce sera fait en bonne et due forme, comme je l'ai mentionné.

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

Mme Ghazal : Moi, j'ai juste une question, justement, par rapport à ce que vous dites. C'est que c'est interdit dans la loi de faire du hélage pour les nouveaux joueurs. Mais c'est quoi, les garde-fous, peut-être qu'il y a un article quelque part, dans le règlement, qui le dit, les garde-fous pour s'assurer que ça ne soit pas le cas, lorsque, c'est vrai, le soir, il y a beaucoup, beaucoup de jeunes, beaucoup, beaucoup de gens qui sortent en même temps puis qu'il y a les taxis, ceux de l'industrie actuelle, là, et les nouveaux joueurs? C'est quoi, les garde-fous qui vont empêcher cette situation-là de se produire? Parce que les gens ne vont pas dire : Oh! c'était... Tu sais, les jeunes qui vont sortir : Ah! c'est interdit dans la loi, je ne peux pas rentrer dans Uber. Quand la personne te dit ça, tu vas y aller. Ça fait qu'est-ce qu'il y a des articles qui prémunissent de ça autre que le client lui-même?

M. Bonnardel : Bien, ce sont les forces de l'ordre, si je peux le dire ainsi. Le contrôleur routier, la SAAQ, ce sont eux qui ont à appliquer... Maintenant, vous supposez que je sois sur le coin de la rue, je ne trouve pas de taxi puis je pourrais voir passer un Uber. Vous savez, l'autocollant ou ce qu'on va utiliser pour identifier le véhicule, ça ne sera pas... ce sera impossible de héler...

Mme Ghazal : Ce n'est pas ça, le cas de figure. Le vrai cas de figure, c'est qu'il y a des endroits très achalandés le soir, je pense à Montréal, là, ou ailleurs, dans des grandes villes, et les taxis ont des endroits où les taxis sont stationnés puis ils savent que les gens vont sortir. Ça, on le sait. Mais les Uber ou les nouveaux joueurs savent qu'il y a de l'achalandage à telle heure puis ils savent qu'il y a des taxis. Bien, eux aussi vont venir là. Puis ça existe déjà, ça. Ce n'est pas nouveau. Ça existe. Je ne sais pas si on vous en a parlé. Ça existe déjà. Donc, comment est-ce qu'on... Qu'est-ce qui, dans la loi, va prémunir contre ça? Est-ce qu'il y a quelque chose dans la loi? Parce que c'est quelque chose qui existe, et c'est facile, là, et c'est possible, et ça se fait. Parce que, s'il n'y en a pas, on pourrait trouver une façon, là, un amendement pour amener ça.

M. Bonnardel : Ça, c'est un peu plus loin dans la loi, Mme la députée. Mais, encore une fois, c'est...

Mme Ghazal : ...ce serait où? C'est ça, ma question. Moi, ça ne me dérange pas qu'on se promène, là, si ça aide.

M. Bonnardel : ...c'est le BTM et la SAAQ qui a... Parce que, vous l'avez dit, c'est interdit, interdit pour un Lyft, Uber, Eva, de se stationner à des endroits spécifiques pour les taxis comme tels. Alors, s'il y avait contravention à émettre, ou autre, à Montréal, c'est le BTM, sinon la SAAQ, qui...

Mme Ghazal : ...les policiers soient présents à ces endroits-là pour contrôler ça. Mais il n'y a pas un autre mécanisme.

M. Bonnardel : Bien, écoutez, sur l'île, à Montréal, on sait déjà que le Bureau de taxis fait le travail de vérification et de contrôle. Ça va continuer. Ailleurs, bien, la SAAQ, c'est le modèle identifié pour appliquer ces règles. Et j'imagine

que, si des taxis voyaient, puis ils le voient, j'imagine, peut-être, des Uber ou Lyft qui rôdent ou qui seraient stationnés, bien, c'est à eux de se plaindre. Puis là-dessus il y aura contravention.

Une voix : ...

M. Bonnardel : ...vous citer un article un peu plus loin qui vous aiderait. Page 211, l'article 100 et 143.

Mme Ghazal : C'est la police qui est présente, c'est ça?

M. Bonnardel : ...qui explique que «seul le chauffeur qualifié qui utilise un taxi pour offrir du transport peut accepter une demande de course lorsqu'il est hélé». Ça, c'est 143. Et l'autre, on m'a dit que c'est l'article 100.

Mme Ghazal : ...ce que la loi dit. Mais, dans les faits... En fait, comme vous dites, on ne peut pas être sécuritaire 100 %. C'est des risques, risques plus élevés, moins élevés. Moi, maintenant qu'on ouvre la porte à tout le monde, est-ce que vos convenez avec moi... Parce qu'on ne peut pas protéger jusque 100 % des risques, mais est-ce que vous convenez avec moi que le risque augmente en ouvrant à tout le monde, avec les nouveaux joueurs, que ce cas de figure que je viens de vous présenter va augmenter?

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

Mme Ghazal : Vous pouvez dire oui, puis ce n'est pas grave. Il n'y a pas de... On ne peut pas se protéger, mais c'est un risque qui existe.

M. Bonnardel : On a eu cette discussion hier, on a eu cette discussion hier, à savoir...

Mme Ghazal : ...je ne suis pas rassurée. Ça fait que rassurez-moi pour vrai.

• (11 h 10) •

M. Bonnardel : Bien, à l'article 100, je pense que je vous identifie que tout agent de la paix peut agir comme inspecteur pour vérifier l'application de la présente loi. Alors, je vous réponds que le BTM, les agents de la paix de la SAAQ feront ce travail.

De l'autre côté, le projet Uber existe depuis 2014. Il y a nécessairement des véhicules additionnels combinés à ceux du taxi. Puis la question que vous me posiez hier : Est-ce qu'il y aura plus de véhicules? Il y en aura. On souhaite qu'il y en ait plus. Pourquoi? Pour laisser l'opportunité aux propriétaires d'auto, deux fois deux, d'en abandonner une, d'utiliser le transport en commun, de prendre Lyft, prendre Uber, prendre le taxi, prendre la trottinette ou les Bixi. C'est le défi que vous avez et que j'ai, de réduire l'auto solo, de dire aux gens : Vous avez d'autres opportunités. Donc, il est certain... Puis ça, il ne faut pas voir ça mal, il faut qu'il y ait une offre additionnelle, sur l'île de Montréal, de tout moyen possible pour changer le comportement des automobilistes.

Mme Ghazal : ...gaz à effet de serre.

M. Bonnardel : Et voilà. Et voilà.

Mme Ghazal : Mais là on revient à un autre sujet, là, ce qui n'est pas garanti. O.K. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'autres commentaires?

M. Barrette : Mme la Présidente, j'ai une question purement technique, puis le ministre n'a peut-être pas l'information. Sans aucun doute que les juristes qui l'accompagnent l'auront, là. Le ministre fait souvent référence à la communication entre bureaux... la Commission des transports, la SAAQ, le ministère du Revenu. Est-ce que ça, aujourd'hui... puis là je pose ma question par ignorance, je n'ai pas la réponse, est-ce que, légalement, on peut croiser ces informations-là aujourd'hui?

M. Bonnardel : Je ne crois pas, parce que le... Bien, pas je ne crois pas. Le MEV, le module d'enregistrement, n'est pas... Tantôt, c'est une discussion que nous avions, vous n'étiez pas arrivé encore, M. le député. Donc, la mise en place de ces MEV dans les taxis est en retard. C'était dans les médias voilà quelques semaines, sinon quelques mois, déjà. Donc, tout ce processus d'implantation avec Revenu Québec, avec le MTQ, avec les sociétés se fera progressivement. Donc, la question, tantôt, qu'on me posait : Est-ce que tous les taxis, demain matin, auront un MEV? Assurément.

M. Barrette : ...Mme la Présidente.

M. Bonnardel : Bien là, vous me dites : L'interconnexion. Oui, il y aura une interconnexion.

M. Barrette : Non, non, non, ce n'est pas comme ça, là. Je me suis peut-être mal exprimé, je n'en tiens pas rigueur au ministre, là. Mais le ministre, sur plusieurs sujets, dont les enjeux de sécurité, actuellement, là, fait référence : Il va être

enregistré, un à l'autre, à l'autre, puis tout ce monde-là va se parler. Mais la question que je pose est simple : Est-ce qu'aujourd'hui, là, si la loi est appliquée d'ici trois mois, est-ce que l'état de notre corpus législatif permet la transmission libre et sans entrave de ces informations-là entre ces trois entités-là?

M. Bonnardel : Bien, la CTQ autorise un répondant. Donc, la CTQ peut demander...

M. Barrette : Bien là, le répondant, on est rendu à l'extérieur là. Le ministre a fait référence, souvent, avec des gestes : CTQ, SAAQ, ministère du Revenu. Ça, c'est le geste que vous faites. Est-ce que ce monde-là, là, ont le droit de transférer des informations?

M. Bonnardel : Si le ministère du Revenu demande des informations pour des vérifications aléatoires, assurément. Assurément.

M. Barrette : Je ne suis pas sûr.

M. Bonnardel : Assurément. Je ne vois pas pourquoi la... CTQ, premièrement, CTQ définit par règle ce que devient un répondant. De l'autre côté, les répondants, si Revenu Québec... Le répondant a nécessairement un lien avec Revenu Québec parce que doit verser des taxes, vous le savez. Alors, c'est certain qu'il y a une connexion de données entre Revenu Québec, le répondant et le taxi traditionnel indépendant.

M. Barrette : Mme la Présidente, malheureusement, je n'ai pas en mémoire suffisamment précisément les mots qui ont été prononcés par le ministre. C'est un signe que je prends de l'âge parce qu'en général je ne suis pas trop pire là-dedans. Mais le ministre a, à plusieurs reprises, évoqué le fait que : Ne vous inquiétez pas parce que CTQ, SAAQ, MEV... Puis il fait le geste, là, en nous disant : Les gens se parlent, puis l'information va être contre-vérifiée, confrontée à l'un, à l'autre, là.

Je pose une question purement technique : Est-ce qu'aujourd'hui, là... Puis je vais le poser différemment. Aujourd'hui, là, s'il y a des vérifications qui se font, c'est parce qu'un a accès à la base de données de l'autre. Ou bien il y a une information qui s'en va aux trois ou bien il y a la même information qui est envoyée trois fois, mais il y a quelqu'un quelque part qui vérifie. C'est ça, l'argument, souvent, du ministre. Ce monde-là, là, les trois, les trois, ça va flasher en quelque part. Je pose juste une question, là, si le ministre n'a pas la réponse, que les juristes nous le disent : Est-ce que ces trois entités-là, c'est la question que je pose, ont le droit de se parler? Moi, je peux...

M. Bonnardel : ...

M. Barrette : Bien le ministre dit : Ben oui. Bien, moi, je peux dire au ministre que, si le ministère du Revenu demande des données à la RAMQ, ça va être : Ben non. Alors, il n'y a pas de bien oui automatique. Je pose la question. Je ne comprends pas qu'on me réponde avec autant de désinvolture, là. C'est une question qui est légitime, là.

M. Bonnardel : ...M. le député.

M. Barrette : Bien, je ne veux pas avoir la réponse du ministre, là.

M. Bonnardel : Bien, moi, je vous dis que ça va...

M. Barrette : Je voudrais que le ministre dise de... se penche vers ses collaborateurs, qui ont la... puis il nous le dise.

M. Bonnardel : Pas besoin, M. le député. Je vous dis oui, que oui.

M. Barrette : Est-ce qu'il y aurait consentement pour que je pose la question aux juristes?

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière, vous ne pouvez pas prêter des intentions. Vous avez parlé de désinvolture. Est-ce que vous commentez, M. le ministre? M. le député.

M. Barrette : Mme la Présidente, vous m'en voyez très étonné, là. On sort de l'étude détaillée du projet de loi n° 14, dont l'objet est de permettre la circulation d'informations entre des ministères. Si on a fait le projet de loi n° 14 pour traiter de ça, c'est probablement qu'il y avait, au moment où on se parle, un certain nombre d'embûches.

Alors, moi, je ne fais pas de procès, là, je demande juste si... Quand le ministre invoque... ou évoque le fait que ça va bien aller tout seul parce que les trois entités en question vont voir s'il y a quelque chose qui marche ou qui ne marche pas, bien, ça, ça sous-tend automatiquement que ces entités-là se parlent. Est-ce que, légalement, ils ont le droit de se parler aujourd'hui?

Et on parle, Mme la Présidente... je m'excuse, Mme la Présidente, et je fais référence, évidemment : se parlent à propos de données personnelles. Un sujet d'actualité. C'est une question purement technique : Est-ce qu'ils ont le droit de se parler ou non? Le ministre va me dire : Oui, c'est oui. Parfait, on va faire la vérification. Si c'est non, bien, ça va être désagréable pour le ministre, là.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, il y a assurément Revenu Québec qui pourrait poser des questions à la SAAQ, à savoir : Depuis quelle date telle ou telle personne est enregistrée dûment comme chauffeur qualifié? Bien, la SAAQ, la seule information qu'elle aurait à donner, c'est : oui, depuis telle date. Ce n'est pas vrai que la SAAQ va appeler Revenu Québec pour savoir : Avez-vous le numéro d'assurance sociale d'un tel? A-t-il payé ses impôts? Est-il en contravention de x, y? Le chauffeur qualifié qui demande un permis doit avoir tous ses droits et frais payés, ne doit pas être en contravention, ne doit pas avoir d'antécédents judiciaires. Ce n'est pas à Revenu Québec de vérifier ça, là. C'est la SAAQ.

Alors, si la SAAQ, si elle a à demander des informations à Revenu Québec? Peut-être. Je n'ai pas d'exemple en tête qui pourrait me venir. Mais il y a pas mal plus de chances que ce soit Revenu Québec qui appelle la SAAQ. Puis là-dessus, après ça, bien, la CTQ autorise, donne, par règlement, pouf! l'étampe comme telle, en disant : Vous pouvez opérer à partir de maintenant. Donc, voilà, oui, toutes ces connexions-à peuvent se faire, mais sans mettre en danger les données personnelles de chaque propriétaire, ou autres, là.

M. Barrette : Mme la Présidente, je pense que, là, à sa face même, on vient de changer de registre, là. Il y a trois, quatre minutes, c'était oui, c'était une évidence. Puis moi, je n'ai pas abordé ça dans cet angle-là, là, mais je vais simplement faire un... indiquer au ministre qu'il y a une adresse, rien qu'une adresse, là, c'est...

M. Bonnardel : ...Mme la Présidente, on est à l'article 6, où on parle d'une automobile qualifiée, là. Là, on est dans les données personnelles, des simulations de : peut-être que la SAAQ pourrait demander à Revenu de... Je pense que la pertinence s'applique sur l'amendement, là. Je vous laisse définir ça, là.

M. Barrette : La collègue de Mercier a, et moi aussi... on a fait référence à des enjeux de sécurité qui faisaient référence à des pièces documentaires. Le ministre lui-même, à de multiples reprises à l'intérieur de l'étude de l'article 6, fait référence au fait que trois entités gouvernementales publiques légalement constituées que sont la CTQ, la SAAQ et le ministère du Revenu allaient regarder des informations. Et c'est toujours ce qu'il nous dit : Bien oui, ça va, ils se parlent. Ce n'est pas pas les mots qu'il prononçait, mais ça voulait dire : ça va «poper» en quelque part. Moi, j'écoute ça, je vois les gestes qui sont gesticulés, c'est le cas de le dire, hein, qui sont devant nous, en voulant dire : Les trois, les trois. Ça implique que ça se parle, ce monde-là, là. Puis c'est comme ça que la vérification, potentiellement, va se faire. Je n'ai pas, Mme la Présidente, fait référence...

• (11 h 20) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il vous reste 30 secondes.

M. Barrette : Bien oui. Merci, Mme la Présidente. Je n'ai pas fait référence à une question de sécurité. Le ministre peut-il nous indiquer les articles de loi qui permettent la circulation d'information entre ces trois entités?

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

M. Bonnardel : J'ai répondu à l'amendement, donc, de l'article 6. Au député d'aller voir l'article 24, 50, 53 pour les sécuriser dans leur demande.

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

M. Barrette : Bien là, il me reste cinq secondes, je ne peux faire autrement que de constater que le ministre refuse au moins de m'indiquer les articles de loi qui permettent la circulation présumée de l'information qu'évoque le ministre dans ses réponses.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement proposé par le député de La Pinière à l'article 6? Donc, il n'y a pas d'autre commentaire. Est-ce que l'article 6 est adopté... excusez-moi, excusez-moi, l'amendement est adopté?

M. Barrette : ...vote nominal.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vote nominal? Mme la secrétaire, s'il vous plaît.

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

M. Barrette : Pour.

La Secrétaire : M. Rousselle (Vimont)?

M. Rousselle : Pour.

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

M. Kelley : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Contre.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

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

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : M. Bussière (Gatineau)?

M. Bussière : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

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

Mme Tardif : Contre.

La Secrétaire : Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Abstention.

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

M. Arseneau : Abstention.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, l'amendement est...

La Secrétaire : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ah! bien, moi, abstention, bien sûr. Alors, l'amendement est rejeté. Donc, nous revenons à l'article 6. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 6?

M. Barrette : Mme la Présidente, il me reste du temps, je pense?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien là, votre temps sur l'article 6?

M. Barrette : L'article 6.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Un instant. Il vous reste 51 minutes.

M. Bonnardel : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous voulez une petite pause santé? Bien sûr, M. le ministre. Vos désirs sont des ordres.

(Suspension de la séance à 11 h 22)

(Reprise à 11 h 35)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, alors, je pense qu'on peut reprendre nos travaux. Donc, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux.

Alors, avant de reprendre la discussion, MM. les députés, il y a une question qui m'a été posée concernant le partage du temps dans les articles. Il a été décidé au début qu'on y allait alinéa par alinéa. Maintenant, ce ne sera pas cumulé. Donc, il faut travailler alinéa par alinéa, les uns après les autres.

Alors, je vous invite, M. le député de La Pinière, de discuter, dans l'article 6, du premier alinéa, et vous avez encore une dizaine de minutes dans cette portion-là.

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente. J'imagine que vous invitez aussi le ministre à répondre par le premier alinéa, sauf exception où il a besoin de faire référence à d'autres articles, parce que je vous entends, et j'ai souvent fait la remarque, effectivement, ça devrait être fait comme ça. Alors, je n'ai pas de problème avec ça, puisque c'est ce qu'on a souhaité en début d'étude détaillée.

Alors, Mme la Présidente, je veux faire un commentaire, moi aussi, à mon tour. À la pause, on a eu des échanges avec la partie ministérielle à propos de la question que j'ai posée sur la situation légale actuelle quant à la circulation de données personnelles entre diverses entités juridiques de l'État. Alors, manifestement, ça semble soulever maintenant des questionnements, et on nous a assuré qu'on allait faire des vérifications et nous revenir. Alors, je me permets de remercier la partie ministérielle de faire les vérifications nécessaires, puisque ça ne semble pas être aussi simple que ça a été exprimé précédemment.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le ministre, est-ce que vous avez un commentaire à faire sur ce commentaire?

M. Bonnardel : Non.

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

M. Barrette : Alors, je n'ai pas d'autre commentaire à faire sur le premier alinéa de l'article 6.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, nous allons... Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le premier alinéa de l'article 6? Alors, nous allons passer au deuxième alinéa de l'article 6, s'il vous plaît.

M. Barrette : Là, Mme la Présidente, c'est une question, puis je pense que la question va être répondue par des références à d'autres articles, là. «Le transport est rémunéré dès lors qu'il permet à quiconque d'en tirer un revenu, même s'il est insuffisant pour réaliser un profit.» La phrase «même s'il est insuffisant pour réaliser un profit», il me semble que ça s'adresse au cas de figure du covoiturage où, techniquement, là, le montant échangé sert au coût d'opération, simplement, du transport et non pour faire un profit. Est-ce que je me trompe, Mme la Présidente?

M. Bonnardel : ...mais je l'ai mentionné tantôt à la question qui m'avait été posée, je pense, par vous, M. le député, on a donné l'exemple d'Amigo, je pense, là, sur la différence entre Amigo, Netlift, versus le transport rémunéré. Alors, je disais à votre question que tout revenu au-dessus de zéro, tout ce qui est facturé au-dessus de zéro... même, malheureusement, ça pourrait être négatif, là, mais je ne pense pas que personne dans la vie fait du transport rémunéré... bon, personne, par automobile... pour les gens qui ne souhaitent pas avoir un léger revenu relié à ça.

M. Barrette : O.K., très bien. Alors, on comprend qu'il y aura d'autres articles subséquentement pour exclure l'application de la loi de certaines circonstances.

M. Bonnardel : Oui, un peu plus loin, comme je le mentionnais ce matin, là, on va parler d'Amigo et de Netlift.

M. Barrette : Très bien, parfait. Je n'ai pas d'autre question ni commentaire sur cet alinéa-là.

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires? Non? Donc, on va passer au troisième alinéa.

M. Barrette : Je n'ai pas de commentaire sur celui-là.

La Présidente (Mme Grondin) : D'autres personnes qui souhaitent intervenir?

M. Barrette : Si vous me permettez de revenir, Mme la Présidente, si vous me le permettez, alors, quand on lit le troisième alinéa, là, je dois avouer que c'est une construction de phrase assez particulière. Pour ceux qui nous écoutent et qui ne lisent pas nécessairement le texte, je vais le lire : «Pour l'application de la présente loi, le transport qui est offert s'entend également de celui qui est effectué, à moins que le contexte n'indique un sens différent.»

«Le transport qui est offert s'entend également de celui qui est effectué», ça fait une drôle de phrase, vous ne trouvez pas? Moi, peut-être que mon expérience juridique n'est pas assez étendue. «Le transport qui est offert s'entend également

de celui qui est effectué, à moins que le contexte n'indique un sens différent.» Pour qu'on puisse comprendre le sens en français de cette phrase-là, peut-être qu'on pourrait me donner quelques exemples.

• (11 h 40) •

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce que vous souhaitez qu'on suspende les travaux?

M. Bonnardel : Le sous-ministre adjoint, Mme la Présidente, va répondre à la question du député.

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce qu'il y a consentement?

M. Barrette : ...le consentement est pour que le ministre ne réponde pas, mais que ce soit le sous-ministre adjoint, correct.

M. Unterberg (Jérôme) : Jérôme Unterberg, sous-ministre adjoint au ministère des Transports.

Donc, cet article a pour effet de s'assurer que, s'il y a une offre... Par exemple, quelqu'un qui serait dans une zone de stationnement réservée aux taxis pour qu'il puisse être pris directement de manière verbale, on peut s'assurer que, même s'il n'a pas effectué le service, le fait qu'il l'ait offert, dans certains cas, ne puisse pas nous mettre dans une situation... parce qu'il n'a pas effectué le service, on ne pourrait pas le mettre en infraction avec une disposition du projet de loi.

Donc, il peut arriver des situations où c'est vrai que tu fais l'offre, mais tu n'as pas effectué... On ne veut pas que ça soit une défense qui pourrait faire rejeter l'infraction qui serait constituée, par exemple. Un bel exemple, ce serait vraiment, c'est ça, dans un poste d'attente réservé à un taxi. Je suis là en attente, je n'ai pas de lanterne, je n'ai pas le droit, donc, de faire du... héler, et là quelqu'un dirait : Bien, je ne l'ai pas effectué, donc je ne suis pas en infraction. En soi, le fait qu'il l'ait offert dans ces conditions-là peut s'assimiler à un transport effectué.

Donc, on dit : «...à moins que le contexte n'indique un sens différent.» Autrement, le fait que tu ne l'as pas effectué, si tu l'as offert, c'est assimilé à la même chose, à moins que le contexte n'indique un sens différent. Donc, c'est des situations d'exception. Ce serait, nommément, exposé dans une disposition subséquente.

M. Barrette : Alors, ce serait donc une phrase qui veut dire que la loi s'applique à chaque fois qu'il y a un contexte de transport rémunéré.

M. Unterberg (Jérôme) : Bien, oui, mais là on parle évidemment spécifiquement des situations... que ce soit offert ou effectué, en effet.

M. Barrette : Puis est-ce que le...

M. Unterberg (Jérôme) : Mais, dans tous les cas, ce sont des choses relatives à du transport rémunéré de personnes par automobile. Donc, évidemment, on est... Ça ne touche pas, si je peux dire... mais ça ne touche pas minibus, et autobus, et compagnie. On parle vraiment de la situation ici de... une situation de quelqu'un qui disait : J'offre du transport rémunéré de personnes par automobile, mais — je prenais un exemple ici — je n'ai pas mon lanterne, je ne l'ai pas effectué. Ce n'est pas une défense.

M. Barrette : O.K. Et on peut-u avoir un exemple, un cas de figure du contexte qui indiquerait un sens différent?

M. Unterberg (Jérôme) : On va faire une recherche, puis je pourrai fournir par la suite...

M. Barrette : Hein? Vous n'avez pas cette réponse-là spontanément?

M. Unterberg (Jérôme) : Non, pas spontanément.

M. Barrette : Le ministre non plus, le chef de cabinet?

M. Unterberg (Jérôme) : Mais on va faire une recherche puis on pourra vous fournir un exemple.

M. Barrette : Bien, on va suspendre. On va attendre d'avoir une réponse.

La Présidente (Mme Grondin) : On va suspendre les travaux en attendant la réponse.

(Suspension de la séance à 11 h 44)

(Reprise à 11 h 58)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. M. le sous-ministre, vous avez la parole.

M. Unterberg (Jérôme) : Merci beaucoup. Dans la loi telle quelle, on n'a pas vu, là, de dispositions qui pourraient exemplifier, là, ce dont on vient de parler. Par ailleurs, il y a beaucoup, dans la loi... Parce qu'on le dit au troisième alinéa : «Pour l'application de la présente loi». Donc, il y aura beaucoup de règlements, on le sait, qui vont découler de l'adoption de cette loi-là, dans laquelle, de manière préventive, on veut être sûrs qu'il n'y ait pas de difficulté à ce que, lorsqu'il y a une offre, malgré que le service n'a pas été effectué... qu'on puisse faire valoir la défense.

On a donné comme exemple, en discutant, la situation suivante. Donc, quelqu'un qui hélerait un Uber, par exemple, donc, et l'autre qui ferait valoir : Bien, je n'ai pas effectué le service, on serait dans la même situation où on voudrait peut-être... de dire : Ah! il l'a offert même s'il ne l'a pas effectué. On veut pouvoir agir et ne pas être dans une situation où la définition d'«offre» doit inclure l'exécution du service.

C'est une disposition qu'on retrouve dans d'autres... dans plusieurs lois, notamment en matière de transport, pas rédigée de la même façon. Il faut le voir aussi tout simplement comme une définition au départ, c'est-à-dire qu'«offre» s'entend également de celui qui est effectué, à moins que le contexte n'indique un sens différent. Donc, il faut le voir comme une disposition, un alinéa qui définit ce que veut dire un transport qui est offert, c'est-à-dire un transport qui s'entend également de celui qui est effectué.

Donc, je reprends l'exemple d'un Uber qui serait hélé, quelqu'un pourrait faire valoir : Je ne l'ai pas effectué. Non, tu l'as offert. En soi, ce n'est pas l'infraction qui t'est reprochée. Le fait que tu l'as offert est assimilé, pour la définition, par la suite, en termes d'application de la loi, à si tu avais effectué le service.

• (12 heures) •

M. Barrette : Donc, la question que j'avais posée était à propos de la deuxième partie de la phrase. Là, vous revenez avec la première partie. La première partie, on comprend que ce que la loi veut dire, c'est : l'offre d'un transport au sens de la loi inclut son exécution. Alors, n'importe quoi qui arrive d'irrégulier, en matière de transport, ça commence de l'offre et ça se termine à la fin de l'exécution, essentiellement.

M. Unterberg (Jérôme) : Dans la loi, il y a plusieurs dispositions en effet. Vous voyez, on le dit : offre et exécute. Mais on n'a pas de situation où on dit tout simplement «offre», en disant : Oups! c'est assimilé à un service effectué. Par contre, dans le règlement, ça pourrait être le cas.

M. Barrette : Et, à la question que j'ai posée, est-ce que vous avez un exemple, là, pour nous illustrer l'«à moins que le contexte n'indique un sens différent»? On parle du sens de quoi, là? Parce que, là, vous n'avez pas de... Ce que vous nous dites, après plus de 15 minutes de délibérations, là, vous n'avez pas de cas de figure pour nous illustrer cette situation-là. Mais, au moins, est-ce qu'on peut savoir si le sens... Le «sens différent», là, il réfère à quoi, là, dans la phrase, là?

M. Unterberg (Jérôme) : Comme j'ai mentionné un peu plus tôt, dans le texte de loi présentement, il n'y en a pas. Dans les règlements, on pourrait peut-être employer cette disposition-là, et donc, ce serait dans une disposition de règlement où on dirait que le contexte indiquerait un sens différent, à savoir qu'une offre ne serait pas nécessairement assimilée à un service effectué automatiquement.

M. Barrette : Je vais prendre l'expression du ministre. Le ministre m'a dit à plusieurs reprises : Vous avez été ministre, le député de La Pinière. C'est vrai. Et moi, je peux vous dire une chose, que, quand j'ai participé à la rédaction d'un texte, ça répondait toujours à des cas de figure ou c'était un bout de phrase qui était standard, dans la loi, qu'on devait mettre. Mais ça correspondait toujours à un cas de figure. Mais là, la question d'un cas de figure que vous voulez résoudre, bien là, il n'en vient pas à votre esprit. Vous avez délibéré pendant plus de 15 minutes, là, il n'en vient pas à votre esprit.

M. Unterberg (Jérôme) : Et c'est pourquoi on a mentionné que c'est vraiment des dispositions dans le but de leur nécessité lorsqu'il y aurait des règlements qui seraient rédigés.

M. Barrette : O.K. Et le sens, là, j'en reviens, là, c'est plus pour comprendre, là, le sens réfère à quoi?

M. Unterberg (Jérôme) : À moins que le contexte n'indique un sens différent de ce qui est exposé dans le premier alinéa... pardon, dans la première phrase du troisième alinéa.

M. Barrette : Mais la première phrase, elle, elle est simple. C'est n'importe quoi qui a trait... n'importe quelle irrégularité, là, qui... n'importe quoi, régulier ou irrégulier, qui a trait au transport, de l'offre à l'exécution. La loi s'applique à ça. Ça fait que, là, il faudrait que le sens différent, ce ne soit pas à ça. Bien, en tout cas, moi, j'ai de la misère à suivre ce bout-là, là.

M. Unterberg (Jérôme) : C'est qu'ici on dit : «Pour l'application de la présente loi, le transport qui est offert s'entend également de celui qui est effectué...» Donc, par définition, au départ, on dit : Tout ce qui est offert est également effectué.

M. Barrette : C'est ça que je viens de dire.

M. Unterberg (Jérôme) : «À moins que le contexte n'indique un sens différent», donc, ça veut dire : à moins qu'on va venir dire que, dans ce cas-ci, ce qui est offert n'est pas nécessairement effectué. Et là ce serait nécessairement une disposition dans le règlement.

M. Barrette : Bien non. Non, non, non. Ce n'est pas «à moins que ce ne soit pas nécessairement effectué». Vous venez de dire, dans la première phrase, que... La première... cette partie-là de la phrase, «le transport qui est offert s'entend également de celui qui est effectué», vous l'avez dit vous-même, c'est écrit, ça, pour empêcher la défense : Ah! je l'ai offert, mais je ne l'ai pas fait. Alors, ce que vous venez dire, dans cette phrase-là, et c'est clair maintenant que vous l'avez expliqué : tout ce qui touche le transport, de l'offre à l'exécution incluse, la loi s'applique à ça.

Alors là, après ça, il y a un bout de phrase qui dit «à moins que le contexte n'indique un sens différent». Le contexte du transport, comment peut-il avoir un sens différent? C'est là que je ne comprends pas. Là, je vois que vous avez pris plus de 15 minutes de délibérations pour essayer de me donner un cas de figure. Parce que normalement, quand qu'on écrit une loi, c'est pour prévoir une multitude de cas de figure, mais là il semble que vous ne soyez pas en mesure de me donner un cas de figure.

M. Unterberg (Jérôme) : Parce que, comme on l'a mentionné, ça serait utile, le cas échéant. Possiblement, on a voulu le faire de manière préventive dans le règlement. Si vous permettez, là, je vais...

M. Barrette : ...un texte comme ça, là, pour pouvoir voir son sens, c'est le cas de le dire, «à moins que le contexte n'indique un sens différent», ça va prendre une jurisprudence. Bien, si vous n'êtes pas capable de m'expliquer... Si, mettons, vous allez devant une cour, là, comment vous allez pouvoir expliquer à la cour? Si vous n'êtes pas capable, ce matin, de me donner un exemple, comment vous allez faire pour dire à un juge : M. le juge, ce qu'on a voulu dire, c'est telle affaire?

M. Unterberg (Jérôme) : Bien, ce sera nécessairement dans le règlement, la disposition du règlement, parce que le règlement découle de la loi.

M. Barrette : Boy, de boy, de boy, de boy! Le règlement découle de la loi. Il y a un règlement par partie de loi, pas juste...

M. Unterberg (Jérôme) : ...application de la loi, c'est nécessairement des dispositions de la loi et de tous ses règlements qui en découlent.

M. Barrette : Bon, je ne veux pas m'étendre indûment, là, parce que ce n'est pas ça que je veux faire, là. Mais disons que je vois déjà un juriste... je vois déjà quelqu'un, un avocat de la défense, brandir le verbatim de nos travaux parlementaires pour indiquer au juge que, là, ce n'était pas clair. Mais je ne vous en tiens pas rigueur, là. J'ai compris que ce n'était pas clair, ce n'est pas clair. Non, je ne vous en tiens pas rigueur, là...

M. Unterberg (Jérôme) : ...on fait juste valoir que la loi et ses règlements, c'est un tout. Donc, un règlement ne peut pas être adopté sans une compétence. La compétence, elle vient de la loi. Nécessairement, cette disposition-là influencerait les pouvoirs qu'un règlement pourrait établir, là. C'est tout ce qu'on dit.

M. Barrette : Oui, mais non, ça, je n'accepte pas cet argument-là. Mais je le reçois. Mais je pourrais en débattre encore pendant tout le reste de la demi-heure, là. Vous n'allez pas faire un règlement qui va venir renverser le sens des articles, là. Vous n'allez pas faire ça.

M. Unterberg (Jérôme) : Sauf si une disposition le permet, et c'est ce que je comprends que le troisième alinéa ouvre comme voie, là. C'est ce qu'on dit au troisième alinéa, ici.

M. Barrette : Le troisième alinéa, là, il y a trois bouts dans la phrase, là. «Pour l'application de la présente loi», O.K., on ne débattrait pas là-dessus, là. La deuxième partie, «le transport qui est offert s'entend également de celui qui est effectué», on comprend que la loi s'applique à tout l'événement du transport, de l'offre à l'exécution complétée. Ça, c'est simple, et on a compris les trous dans la loi qu'on voulait éviter avec ça. Mais on comprend moins «à moins que le contexte n'indique un sens différent». Le contexte, c'est quoi, pour vous... Mme la Présidente, c'est quoi, pour le sous-ministre, le contexte, légalement?

M. Unterberg (Jérôme) : ...la disposition du règlement, qui serait exposée dans une disposition... dans un article d'un règlement.

M. Barrette : Moi, un contexte, Mme la Présidente, là, ce n'est pas simplement un règlement, là. Un contexte, c'est un contexte ou un événement à propos duquel la loi s'applique. C'est ça, un contexte, là. Moi, puis là je parle par ignorance, là, mais je n'ai jamais compris qu'un contexte faisait référence à un règlement.

M. Unterberg (Jérôme) : Je comprends ce que vous dites.

M. Barrette : Alors, «à moins que le contexte n'indique un sens différent», alors, le contexte qui indique, bien, on analyse le contexte pour l'application de la loi, puis ça suggère qu'il y a un sens... En tout cas, bref, on est dans le flou, là.

M. Unterberg (Jérôme) : Ce que vous dites, c'est que le contexte, pour vous, il n'est pas nécessairement dans la disposition réglementaire. Je comprends ce que vous dites. Si vous voulez, on...

M. Barrette : Bien, moi, j'imagine, là... Puis là je vais faire une parenthèse que vous allez comprendre, là, vous venez de le vivre. Imaginez un pauvre policier. Puis je ne dis pas ça... je dis ça par sympathie envers le policier qui, lui, a à appliquer ça. Si, ici, ça prend presque une demi-heure pour comprendre le texte, à vous, pour me donner un exemple, plus de 15 minutes, alors, manifestement, ce bout-là, disons que le policier ne va pas le regarder, là, je dirais, là.

M. Unterberg (Jérôme) : Moi, j'avais compris que votre question, c'était d'avoir un exemple dans le texte de loi, qui explique...

M. Barrette : Tout à fait... Non, non, non. Je n'ai pas demandé un exemple dans le texte de loi. J'ai demandé un exemple dans la vraie vie, là. Il peut être dans le texte de loi. Parce que moi, dans mon expérience, quand on écrit un texte de loi, c'est pour régler et réguler des événements de la vie quotidienne des gens, potentiels ou non. Puis ces événements-là ne sont pas tous codifiés dans les lois, hein? On écrit les textes d'une façon parfois suffisamment large pour englober un paquet d'affaires, des fois, de façon très précise, parce qu'il faut le faire, notamment dans le droit criminel. Mais là... C'est tout.

Moi, j'essayais d'avoir un exemple, dans la loi ou ailleurs, dans la vraie vie, qui illustre, pour le comprendre, comment qu'on peut avoir un contexte qui indique s'il y a un sens différent. Vous m'avez donné une réponse très satisfaisante pour la première... la deuxième partie, «le transport qui est offert ». C'est correct, c'est un très bon exemple. Là, je n'en ai pas pour la troisième partie, alors je suis surpris. Mais je ne vais pas en faire un débat toute la journée, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'autres commentaires?

M. Barrette : Non. Je pense que, là, pour moi, c'est assez. À moins que les collègues en aient, là.

M. Rousselle : Bien, moi, j'ai...

M. Barrette : Ah! O.K.

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

M. Rousselle : Oui, oui. Je reviens toujours avec la dernière partie, je fais du pouce sur mon collègue de La Pinière, justement, concernant l'application. Parce qu'à un moment donné ces lois-là vont être appliquées sur le terrain ou sur la rue. Une suggestion, puis je ne sais pas, Mme la Présidente, si je peux faire une suggestion de même : est-ce qu'on pourrait peut-être revoir cette partie-là, la mettre plus claire? Parce que, voyez-vous, là, on a débattu depuis... Puis il y a eu des meetings pas mal, ici, pour comprendre un petit peu. Là, moi, je pense juste à la personne qui est sur le terrain qui va appliquer ça, là.

Donc, je ne sais pas si vous pourriez peut-être prendre du temps, en tout cas, à reformuler ou à revoir ce libellé-là pour que ça soit plus compréhensible pour les gens qui vont l'appliquer sur le terrain, là. Parce que là, je comprends que c'est... Puis là, vous pourriez même prendre le temps puis réfléchir. Je ne veux vraiment prendre personne de court, puis c'est la dernière chose je veux faire, là, je ne veux pas prendre personne de court là-dedans, mais peut-être de revoir la manière de le libeller pour que ce soit plus clair. Parce que, là, actuellement, pas clair.

• (12 h 10) •

M. Unterberg (Jérôme) : Merci. Comme commentaire, donc, on a revalidé avec les légistes, le mot «contexte» s'applique véritablement à un contexte qui serait prévu dans le texte d'un règlement, par exemple. Dans le texte de la loi, là, je l'ai dit candidement, on n'a pas d'exemple, là, inventorié dans le texte de loi, mais, on l'a dit, de manière préventive, ça pourrait être dans un règlement.

Pour, évidemment, l'application de la loi, c'est très important pour l'agent de la paix, par exemple, là, qu'il puisse, de manière très objective et simple, comprendre la règle qui s'applique, le cas échéant. Et donc, nécessairement, cette clarté-là, dans un cas qui serait existant, le cas échéant, découlerait d'un texte de règlement. Dans notre texte de règlement, il faudrait que ça soit très clair. Mais nécessairement le contexte, aussi, où on réfère, ce n'est pas une situation de la vie en général ou comment je vois ça, là. Le contexte, c'est le texte du règlement, le cas échéant, qui s'appliquerait. S'il y en avait eu, dans le texte de loi, des dispositions où ça s'appliquerait ici, je vous l'aurais mentionné.

On a fait des recherches, ça a pris un certain temps, et j'ai donné plutôt des exemples d'interprétation qui pourraient se retrouver, le cas échéant, dans un règlement. Les règlements, on le sait, présentement, ne sont pas rédigés, mais la loi prévoit que ces compétences-là seront dévolues, dans certains cas, au gouvernement ou au ministre. Et donc ce texte-là, le contexte qui serait décrit dans certaines dispositions du règlement, qu'un agent de la paix pourrait se trouver à devoir... faire appliquer, évidemment, permettrait qu'il n'y ait pas un sens différent que celui qu'on voit au troisième alinéa de l'article 6.

M. Barrette : C'est parce que, là, vous en faites... vous m'ouvrez des portes. Je ne peux pas ne pas rentrer dedans, c'est ma nature. Alors, vous ouvrez une porte. Alors là, j'accepte votre explication... bien, c'est-à-dire, j'accepte le... je comprends votre explication. Là, vous me dites, là : Le contexte, ça fait référence au règlement, les juristes vous ont dit : C'est toujours de même. Parfait. Moi, je ne l'ai pas compris comme ça, mais j'ai le droit d'avoir tort, je revendique le droit d'avoir tort.

Alors, si on a clarifié le texte, bien là, je reviens au sens. Alors, le sens, là, c'est le sens de quoi? Il fait référence à quoi, le sens? Alors, manifestement, ça ne peut pas faire référence au contexte parce que le contexte, lui, dit... il introduit le sens différent. Donc, le sens se rapporte au transport qui est offert et qui est effectué.

M. Unterberg (Jérôme) : ...qu'une offre équivaut également à effectuer...

M. Barrette : Alors, comment qu'on peut avoir un sens différent de cet événement-là?

M. Unterberg (Jérôme) : C'est ce que je vous ai mentionné, un petit peu tôt, que, dans certaines situations, j'ai donné par exemple un taxi, là, qui offrirait ses services sans avoir effectué, celui-ci pourrait être dans une situation où on dit : Ah! dans la définition, ça inclut le service effectué.

M. Barrette : C'est parce que le sens, là, dans l'exemple que le sous-ministre donne, Mme la Présidente, c'est clair que la première partie s'applique, puis le ministre... le sous-ministre le dit, là, c'est fait pour empêcher... fermer un «loophole», là. C'est un trou dans la loi, là. J'ai de la misère à imaginer que... — le sens de «transport qui est offert» s'entend également de celui qui est effectué — comment le sens peut être différent.

M. Unterberg (Jérôme) : On ne nie pas... Actuellement, je n'arrive pas avec une liste d'inventaire de 50 exemples. Mais on vous a dit également qu'il peut y avoir...

Une voix : ...

M. Unterberg (Jérôme) : Bien, je vous en ai donné un, par exemple, dans la rédaction d'un règlement, qui pourrait être une telle situation. Maintenant, les règlements ne sont pas tous rédigés, puis, si ça arrivait, on ne veut pas que ça soit impossible de pouvoir offrir un sens différent que celui qui est introduit à l'article 6. C'est une mesure préventive qu'on peut voir dans d'autres textes, qu'on dit : S'entend, telle chose par telle définition, à moins que le texte prévoit un sens différent. C'est donc une disposition recommandée par nos légistes, avalisée par les travaux que vous connaissez, qui sont nécessaires en ce cas-là, qui est une disposition de manière préventive parce que, d'ailleurs, tous les règlements, on le sait, ne sont pas rédigés. On prévient.

M. Barrette : Bon, alors, Mme la Présidente, je n'ai pas d'autre commentaire personnel.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 6? Donc, est-ce que l'article 6 est adopté?

Une voix : Adopté sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons passer à l'article 7...

M. Arseneau : Mme la Présidente, si on veut glisser un article 6,1, est-ce que c'est le bon moment de le faire?

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est un amendement? Oui. Il voudrait glisser un article... Le député des Îles-de-la-Madeleine me demande s'il peut glisser l'article 6,1. Alors, est-ce que votre article est... votre amendement est prêt?

M. Arseneau : Oui, il est prêt. Est-ce qu'on le transfère à la secrétaire? À vous?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous le transférez à la secrétaire pour faire des photocopies.

M. Arseneau : On va le faire puis on va le faire distribuer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, on va suspendre deux minutes, là, le temps que les choses se fassent correctement.

(Suspension de la séance à 12 h 15)

(Reprise à 12 h 18)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous allons reprendre nos travaux. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, voulez-vous procéder à la lecture de votre amendement, s'il vous plaît?

M. Arseneau : Tout à fait, Mme la Présidente. Je vous remercie. Alors, la proposition que l'on fait se lit ainsi : «6.1. Tout transport rémunéré de personnes par automobile doit être effectué sur un territoire de desserte délimité par la Commission des transports du Québec, à l'aide d'un véhicule qualifié pour ce territoire. Un tel transport peut aussi être effectué sur un autre territoire, pourvu que le point d'origine ou la destination de la course soit situé dans le territoire de desserte rattachée à cette automobile qualifiée.»

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

M. Arseneau : Bien, en fait, évidemment, dans la situation actuelle, on avait des zones d'agglomération sur lesquelles les chauffeurs pouvaient opérer. Le projet de loi actuel devant nous permettrait à tout chauffeur de taxi, peu importe le cadre dans lequel il se situe, soit dans l'industrie traditionnelle ou avec les nouvelles plateformes, selon notre compréhension... pourrait desservir un territoire aussi grand que tout le Québec. Pour nous, ça pose un problème important. On y voit des risques de rupture de service importants et qui vont certainement se produire dans certaines régions du Québec, à leur détriment, au détriment de la clientèle, bien entendu.

Et, d'un autre côté, on peut voir aussi, on peut imaginer que le fait de pouvoir opérer un peu partout sur le territoire crée une augmentation de l'offre mais démesurée, en fait, dans certains secteurs, par exemple, là où il y a une densification plus grande, par exemple, le centre-ville de Montréal.

• (12 h 20) •

Et, en fait, on aimerait ça aussi soumettre aux membres de la commission la réflexion à l'effet qu'on n'a pas aucune information à l'effet que, durant la période d'expérimentation, là, de l'ouverture à des nouveaux joueurs dans l'industrie, Uber, pendant la période qu'on a vécue, les cinq dernières années de projet pilote... à savoir comment tout ça s'est déployé. Est-ce qu'effectivement, tel que le ministre le pense, on a pu, grâce à la loi du marché puis à l'ouverture des zones à l'intérieur, par exemple, de la région de Montréal, de l'Outaouais ou encore de Québec... permis, justement, de combler des secteurs qui seraient plus, en fait, en demande ou là où les services sont nécessaires? Ou, au contraire, est-ce que les nouveaux joueurs se sont concentrés là où il y avait déjà un service offert, là où il y avait une clientèle, là où la demande existait, puis qu'on a tout simplement partagé la tarte et, de facto, réduit la rentabilité des taxis traditionnels qui opéraient déjà?

Et je vous lance l'hypothèse que c'est exactement ce qui s'est produit. C'est-à-dire que les nouveaux joueurs dans l'industrie se sont concentrés là où il y avait de l'argent à faire. On ne peut pas leur reprocher. Et d'ailleurs c'est à... évidemment, ça semble être aussi l'opinion du gouvernement puisqu'on a déjà pu évaluer, dans une certaine mesure, les pertes qui avaient été infligées aux chauffeurs de taxi issus de la pratique traditionnelle du transport rémunéré de personnes par automobile.

Alors, essentiellement, ce que cet amendement-là cherche à faire, c'est de garder un minimum de règles qui permettent aux régions administratives... Et là on soupçonne... en fait, on propose, disons, un organisme indépendant comme la Commission des transports. En fait, on lui propose de déterminer les zones où on pourrait clarifier des règles qui permettent, justement, d'atteindre un certain nombre d'objectifs que l'on partage tous sur la mobilité durable, sur la réduction de l'auto solo mais à l'intérieur d'une zone déterminée, qui peuvent être les zones qui sont couvertes, par exemple, par un réseau de transport en commun, dans la région de Québec, la zone qui est déjà couverte par le RTC. À cet égard, on a déjà vu un changement qui a été décrété par le ministre et, je crois, qui est entré en vigueur le 18 juillet dernier, qui permet d'agrandir la zone de desserte, mais en même temps qui permettrait à un organisme de superviser un peu les opérations ou le service qui est offert pour s'assurer qu'à la fois l'intérêt des consommateurs, des clients et celui des gens qui pratiquent le métier de chauffeur de taxi puisse être harmonisé.

Alors, d'autre part, il y a cette hypothèse-là aussi qui veut qu'on puisse aller d'une région à une autre et revenir, comme chauffeur de taxi, là, à vide, ce qui serait contraire à l'intérêt que l'on partage tous de remplir les voitures et à l'aller et au retour autant que faire se peut. D'où la deuxième partie de l'amendement, où on ne va pas nécessairement cloisonner le territoire, pour un chauffeur de taxi, de façon hermétique. S'il doit sortir de son territoire, on le comprend, s'il est dans la région de Montréal et il doit aller jusqu'à Saint-Jérôme ou à Granby, qu'il le fasse, qu'il puisse revenir, oui, avec un client qui souhaiterait faire le trajet inverse. Mais qu'il ne puisse pas, une fois rendu à Granby, par exemple, opérer en concurrence et en compétition avec les gens qui sont déjà là pour desservir le territoire de Granby, là, dans l'exemple que je viens de vous donner. Alors, je ne sais pas si vous comprenez l'objectif qui est soumis ici.

En complément, j'ai parlé des grandes villes ou des territoires d'agglomération plus vastes, ceux notamment où on a vu le projet pilote se déployer les dernières années, mais ça couvrirait également, entre autres suggestions, si la Commission des transports se penchait sur le dossier, de déterminer, par exemple, un territoire de MRC sur lequel on pourrait déployer des services de transport rémunéré de personnes qui soient en mesure de répondre à la demande de la clientèle pour éviter, justement, qu'on ait des ruptures de services, qu'on ait des régions qui soient complètement laissées pour compte, comme on le voit dans d'autres domaines, où on n'a pas la masse critique et le volume, où, là, on ne peut pas faire d'argent.

Là, je ne veux pas non plus, là, mêler les choses, mais, dans la région de Montréal, il y a des télécommunicateurs qui trouvent qu'il n'y a pas d'argent à faire et qui desservent très mal certaines communautés. On le voit, donc... je ne veux pas changer de sujet, mais on le voit déjà dans l'accès à Internet haute vitesse. Et on ne veut pas que dans certaines régions, à l'extérieur des grands centres, là où il y a un volume, qu'on ait un service de transport rémunéré de personnes à basse vitesse ou pas de service du tout.

Alors, on pense que cet amendement-là pourrait nous permettre de réguler de façon moins stricte, mais quand même de garder un certain regard sur les services qui sont déployés à travers le Québec. Alors, voici ce que je pouvais vous dire en guise d'introduction.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'autres commentaires sur l'article... l'amendement proposé par le député des Îles-de-la-Madeleine? M. le ministre.

M. Bonnardel : Oui, un court commentaire, Mme la Présidente. C'est un peu particulier de voir le député des Îles déposer cet amendement, quand je lui ai déjà démontré jusqu'à quel point le modèle comme on le connaît aujourd'hui au Québec ne fonctionne pas. Sur 329 territoires d'agglomération, il y en a près de 43 %, 42 % qui sont mal desservis, qui sont desservis par un permis ou moins. Sur ce 42 %, si je ne me trompe pas, c'est près de 30 % où il n'y en a pas du tout, pas du tout.

Si je comprends bien, avec votre amendement, pour vous, là, l'auto solo, ce n'est pas un problème. Nous, on veut réduire l'auto solo. Je pense que la majorité des parlementaires vont dans cette direction. Vous, vous dites non. On a accepté de fusionner les territoires d'agglomération de Prévost, Saint-Jérôme et Québec à la demande des sociétés de taxi. Là, vous me dites : On revient en arrière. Mais les sociétés de taxi nous ont dit : Nous, on veut aller vers l'avant. Alors, vous comprendrez que c'est impensable, pour nous, d'accepter cet article.

Et à l'article 28 du projet de loi, au point 4°, le répondant pourra définir... doit définir le territoire qu'il va desservir au Québec. Alors, je répète, à la page 65, article 28, au point 4b... au point 4a, pardon : «Le cas échéant, les limites du territoire de desserte envisagé au Québec.» Le répondant va définir par lui-même, avec la CTQ, est-ce qu'il veut desservir l'ensemble du territoire québécois ou non. Mais la CTQ va devoir demander : Ah oui! vous voulez le territoire au complet, de quelle façon vous allez vous y mettre pour mieux desservir le territoire ou plus un territoire qui ne l'est pas?

Alors, vous comprendrez que votre amendement, c'est un retour en arrière, là. On n'ira pas là.

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

M. Arseneau : En fait, ce n'est pas un retour en arrière. On parle de la situation actuelle, et le ministre, dans son projet de loi, veut abolir toutes les frontières. Nous, on dit qu'il y a une position de compromis qui peut être adoptée, qui serait bénéfique pour le public et pour les gens de l'industrie.

Alors, que ça ne corresponde pas exactement à la déréglementation tous azimuts que le ministre veut proposer, j'en conviens, mais il n'est pas question de revenir en arrière sur la situation actuelle. Il est question d'aller dans le sens de l'évolution que vous proposez, sans nécessairement mettre à risque à la fois le service aux clientèles qui seront en rupture de service, avec la proposition que vous faites, et permettre d'harmoniser ça avec le service qui sera offert par les répondants.

Et je ne vois pas pourquoi, dans la proposition que vous faites à l'article que vous mentionnez, et c'est effectivement une proposition qui permet de baliser ce que vous proposez, pourquoi vous donnez la prérogative aux répondants au système, là, de transport de déterminer là où ils vont offrir le service, plutôt qu'à la Commission des Transports?

La Commission des transports peut-elle avoir un rôle à jouer pour protéger le service à la clientèle à travers les régions du Québec? Nous, on pense que oui. Cet organisme-là doit, jusqu'à un certain point, s'assurer que le service, il est rendu dans l'intérêt des citoyens et non pas le répondant, qui, lui, n'a pas comme première mission de rendre service à l'ensemble des citoyens, de l'ensemble du territoire québécois. Le répondant qui est une personne morale, qui a comme objectif de rentabiliser ses opérations, va certainement choisir les territoires en fonction de son intérêt pécuniaire.

Nous, on est ici pour défendre le service à la population sur le plan de la sécurité, sur le plan de la disponibilité du service et sur le plan des coûts. C'est ce que veut dire l'amendement qu'on présente aujourd'hui, qui ne va pas aussi loin que le vôtre. Et on a le droit de ne pas être d'accord sur les résultats, mais si vous pouviez au moins nous démontrer aujourd'hui que le projet pilote a servi à quelque chose...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, je dois interrompre...

M. Arseneau : ...puis démontrer que ça a donné des résultats dans le sens que vous voulez, on pourrait peut-être souscrire. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois interrompre le débat maintenant. Nous allons reprendre à 14 heures. Donc, je vous souhaite un excellent repas à vous tous et à vous toutes.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 14 h 1)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui. On va commencer. Alors, bonjour, on...

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, hein? Il faut que j'aie... je vais demander un consentement. Alors, bonjour, je vous souhaite la bienvenue pour travailler avec nous cet après-midi.

Nous avons une demande de consentement par rapport au député des Îles-de-la-Madeleine, qui doit être remplacé par le député de Jonquière. Alors, est-ce que... Mme la secrétaire, faites-vous la demande de consentement ou c'est moi?

La Secrétaire : C'est vous.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, je vous fais la demande de consentement à ce que le député de Jonquière remplace le député des Îles-de-la-Madeleine.

Des voix : Consentement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bienvenue parmi nous. La parole est à vous, d'ailleurs, vous êtes sur un amendement. C'est formidable, n'est-ce pas?

M. Gaudreault : Je commence en force, Mme la Présidente. Alors, vous savez que... Bien, ça me fait plaisir d'être ici, Mme la Présidente. Vous savez que mon collègue des Îles-de-la-Madeleine a déposé un amendement juste avant la suspension des travaux. Alors, j'aimerais, à ce stade-ci, parce qu'il y a eu des discussions, là, pendant la suspension, retirer l'amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a consentement pour retirer l'amendement?

Des voix : Consentement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Donc, nous revenons à l'article 7. M. le ministre, s'il vous plaît, veuillez nous lire l'article 7.

M. Bonnardel : Oui, Mme la Présidente. Donc, l'article 7 se lit comme suit :

«Est un chauffeur qualifié la personne physique qui, selon le cas :

«1° est autorisée par la société, en vertu de la section I du chapitre II, à être chauffeur; la personne ainsi autorisée est appelée "chauffeur autorisé";

«2° est inscrite auprès du répondant d'un système de transport autorisé par la commission en vertu du chapitre III; la personne ainsi inscrite est appelée "chauffeur inscrit".»

Commentaire. L'article 7 du projet de loi précise qu'une personne peut se qualifier comme chauffeur soit en étant autorisée à ce titre par la Société de l'assurance automobile du Québec, soit en étant inscrite auprès d'un répondant d'un système de transport autorisé par la Commission des transports du Québec.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires?

M. Barrette : Bien, moi, j'en aurais un, Mme la Présidente, qui est un commentaire totalement sémantique. Est-ce que je me suis... Est-ce que je me trompe, mais on n'a pas défini la référence, ce à quoi réfère le mot «société» dans le projet de loi?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, si nous suivons notre procédure, M. le député, on doit commencer par le premier alinéa.

M. Barrette : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Et là, si vous voulez aller tout de suite au deuxième, moi, je n'ai pas de problème, mais...

M. Barrette : Bien, le premier, je n'ai rien à dire, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous n'avez rien à dire sur le premier alinéa? D'accord.

M. Barrette : Non. Je pense qu'il n'y a pas grand-chose à dire non plus.

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

M. Barrette : Alors, merci, Mme la Présidente. Vous avez raison de me rappeler à l'ordre. Alors, c'est purement technique, là, «société», je comprends que c'est la Société de l'assurance automobile, mais on ne l'a pas défini précédemment.

M. Bonnardel : «Société» avec un s majuscule, c'est la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Barrette : Dans le corpus législatif, il n'y a aucune autre société? La Société des alcools, par exemple?

Une voix : Est-ce qu'il pourrait y avoir une autre société plus tard?

M. Barrette : Oui.

(Consultation)

M. Barrette : Non, c'est pour ça que j'ai posé ma question, est-ce que j'ai raté quelque chose? C'est possible que oui, là, que ma mémoire défaille, là.

Une voix : ...

M. Barrette : Bien là, c'est parce que ce n'est pas à toi à répondre à ça, là.

M. Bonnardel : Donc, à l'article 2, M. le député, on dit «la Société de l'assurance automobile», la société avec un s, qui nous ramène...

Une voix : Majuscule.

M. Bonnardel : ...majuscule, qui nous ramène avec le terme «société» à l'article 7.

M. Barrette : Oui. Bon, est-ce que vous avez le message des juristes qui vous accompagnent que c'est conforme avec nos textes de loi? Parce qu'en général on dit : À partir de maintenant ou... Ça ne le dit pas comme ça, là, mais, en général, c'est comme dans les contrats, là : À partir de maintenant, «société» réfère à telle affaire.

Une voix : ...

M. Barrette : Non, non, c'est une question technique, là, si vous me dites que c'est comme ça, ça sera comme ça.

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Barrette : C'est tout. Rien d'autre à dire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires? Oui, Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Est-ce que c'est possible, je sais qu'on le fait alinéa par alinéa, mais, quand même, de parler globalement de la question des chauffeurs, là? Je vais y aller globalement. Ce que je comprends...

M. Bonnardel : ...instant, là. Si on change les règles, là, on parle de l'alinéa 2°. C'est ça? On reste sur l'alinéa 2°, s'il vous plaît, ou 1°, ou 2°, là, je pense qu'on est au 1°, là.

Mme Ghazal : Bien, en tout cas, je vais juste parler, parce que, sinon, on ne pourra pas s'exprimer. Juste ma compréhension, c'est quoi, un chauffeur qualifié? Parce que je ne vais pas parler d'un alinéa mais de l'esprit. Ce que je comprends, ce qu'est un...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est parce que ce qui a été décidé, c'est que vous avez décidé, en commission parlementaire, de travailler alinéa par alinéa plutôt que travailler par cycle. Donc, alinéa par alinéa, ça vous donne plus de temps, vous avez 20 minutes par alinéa. S'il y a trois alinéas, c'est 60 minutes. Mais il faut le faire dans l'ordre. Donc, c'est un choix qui a été fait ici. Si vous voulez revenir sur l'idée de procéder par l'ensemble de l'article, bien là, on...

Mme Ghazal : O.K. Mais c'est bon, oubliez cette procédure, je vais dire ma phrase, là, ça va être plus simple. Donc là, juste pour être sûre, on est dans le premier : «Est un chauffeur qualifié la personne physique qui, selon le cas», deux-points. Au début. Moi, ce que je comprends, un chauffeur qualifié, ça peut être deux choses : soit tu es un chauffeur autorisé par la SAAQ ou, sinon, si tu es avec un répondant, là, c'est lui qui... tu es inscrit, ça fait que c'est lui qui t'autorise. Je veux juste comprendre dans la généralité, parce que sinon... C'est bien ça, O.K.

Puis, en fait, mon point, juste pour être certaine, là, de... C'est pour ça, je voulais juste le dire pour le comprendre, parce que tout le monde ne voit pas exactement qu'est-ce qu'on est en train de lire. Pour la question... Tout à l'heure, on parlait beaucoup de la question de la sécurité pour les automobiles. Ça fait que, si je veux amener un amendement, un de plus, je peux le faire ou il faut juste que je discute de ça? Je peux amener un amendement?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, vous pouvez...

Mme Ghazal : À l'article global? O.K. Donc, comme on parlait de la sécurité, qui est une question importante, on en a parlé notamment par rapport à l'identification des véhicules, c'est encore beaucoup plus important, toute la question des chauffeurs. Ça fait que je voudrais amener cet élément-là. C'est important que le chauffeur qualifié, si on veut s'assurer... Je sais qu'il y a toute une section où est-ce qu'on parle des antécédents judiciaires, et tout ça, mais il y a aussi la question de la santé physique de ces personnes-là. Et, en ce moment dans le projet de loi tel qu'il est, le chauffeur qualifié ne peut avoir qu'un permis de conduite comme tout le monde, c'est-à-dire comme celui qu'on a, qui est la classe... c'est quoi, déjà, notre...

Une voix : ...

Mme Ghazal : Classe 5. O.K., exactement. Sauf que ça, ce que ça fait, c'est que ça réduit la sécurité, de s'assurer que ces gens-là qui conduisent... Parce qu'on veut quand même garder un certain professionnalisme puis garder la sécurité des clients. Donc, c'est pour ça que je voudrais amener un élément de plus, qui serait un amendement, je vais l'amener tout de suite, qui est de dire qu'est chauffeur qualifié la personne physique qui, oui, est autorisée et, oui, est inscrite par le répondant, mais aussi qui est détenteur d'un permis de classe C émis par la société. Et c'est vraiment la raison pour laquelle je veux le faire.

Je sais que, pour le ministre, c'est un avancement d'avoir enlevé ce permis-là, mais, selon moi, c'est un recul à cause de toute cette question-là de la sécurité, qui se pose vraiment, parce que, quand on avait... bien, en ce moment, avant le projet de loi, la classe C, qui est détenue par les chauffeurs de taxi professionnels, ils peuvent... ils ont un examen médical.

On pense, par exemple, s'il y a une personne épileptique, ça, le permis que j'ai, moi, bien, il ne... quand j'ai passé mon permis de conduire, je n'ai pas eu ce genre d'examen médical. C'est un examen médical supplémentaire qui coûte à peu près, pour les chauffeurs de taxi, 11 \$ et quelque chose, donc ce n'est vraiment pas onéreux pour eux, mais au moins ça permet d'avoir cet examen médical supplémentaire.

On peut penser aussi à des personnes qui sont sur la CSST puis qui décident... Normalement, ils ne sont pas supposés de travailler en même temps, mais ça, je veux dire, comme on dit, il y a toujours des gens qui ne respectent pas la loi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée, c'est parce que vous avez annoncé un amendement, vous discutez de l'amendement sans que les collègues aient vu votre amendement.

Mme Ghazal : Oui, très bien.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Et moi, je dois décider que...

Mme Ghazal : Je vais le déposer.

• (14 h 10) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...si votre amendement... où votre amendement s'inscrit. Parce que, je répète, on a décidé qu'on travaillait paragraphe par paragraphe... c'est-à-dire, alinéa par alinéa, paragraphe par paragraphe. Tout à l'heure, j'ai demandé : Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa? Il n'y avait personne qui avait de commentaire sur le premier alinéa. Donc, je suis passée au deuxième... en fait, je suis passée au paragraphe, et là vous annoncez votre... vous annoncez un amendement. Si vous pouviez nous déposer votre amendement...

Mme Ghazal : Très bien

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...pour que nous puissions l'analyser, et ensuite on pourra voir à quel endroit on va l'inscrire.

Mme Ghazal : Ça fait qu'on attend, le temps qu'on le distribue?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, s'il vous plaît...

M. Barrette : Mais, Mme la Présidente, si vous permettez, un point de directive. Vous faites bien de nous le rappeler, et pour le bénéfice des collègues qui... peut-être qu'il y a un point de compréhension collectif, là. Alors, ici, la lecture de l'article 7, pour que ça soit clair, c'est un article qui a un alinéa, qui comprend deux paragraphes. Alors, l'alinéa, c'est l'article au total, et il y a deux paragraphes

Des voix : ...

M. Barrette : Alors, simplement pour que tout le monde comprenne bien c'est quoi, un alinéa puis un paragraphe, puis effectivement on y va un par un. Et, je suis d'accord avec vous, vous aurez à déterminer si, à cette étape-ci de l'étude, c'est recevable dans la structure du projet de loi. Mais ça, ça vous appartient.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, votre amendement s'inscrirait dans un troisième paragraphe.

Mme Ghazal : Oui, c'est ça, c'est d'ajouter un troisième paragraphe et non pas alinéa.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Vous ajouteriez un troisième paragraphe. Donc, si on reprend notre...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pardon?

M. Barrette : Là, il faudrait qu'on l'ait.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui. Nous allons devoir, puisque c'est la procédure sur laquelle vous vous êtes entendus, procéder sur le premier paragraphe, le deuxième paragraphe, puis là, après ça, vous allez arriver avec votre troisième paragraphe. Est-ce que, par consentement, on peut déposer quand même son amendement pour que vous puissiez vous faire une tête pendant qu'on va travailler sur le premier et le deuxième paragraphes?

Une voix : Oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Voilà.

Alors, on va suspendre deux secondes, là, pour avoir les...

(Suspension de la séance à 14 h 12)

(Reprise à 14 h 14)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons continuer nos travaux. Mme la députée de Mercier, est-ce que vous voulez faire un commentaire sur le premier paragraphe de l'article 7?

Mme Ghazal : Sur le premier, non, je n'ai pas de commentaire. Moi, je vais arriver avec mon amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Monsieur, est-ce que...

Une voix : Non, je n'ai pas de commentaire...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il n'y a pas de commentaire sur le premier paragraphe, O.K. Donc, on va passer au deuxième paragraphe. Est-ce que vous avez des commentaires sur le deuxième paragraphe? M. le député de La Pinière, vous n'en avez pas?

M. Barrette : Non.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Donc, Mme la députée de Mercier, vous avez déposé un amendement qui va devenir peut-être, on ne sait pas, le troisième paragraphe. Alors, s'il vous plaît, faites votre commentaire.

Mme Ghazal : Donc, l'ajout d'un troisième paragraphe, pourquoi aussi je le mets là, pour répondre à la question du député de La Pinière, de la même façon qu'on parlait tout à l'heure, par exemple, de l'automobile, où est-ce qu'on trouvait, pour une question de sécurité, c'était important de l'identifier pour que n'importe quel passager se sente en sécurité, bien, la même chose ici pour le chauffeur qualifié. Bien, d'être qualifié, c'est d'être qualifié d'offrir ce service de transport des personnes et ce n'est pas uniquement d'être inscrit puis d'être autorisé, même si, selon le tableau qu'on a vu puis dans certains articles, la société doit répondre... il faut que le chauffeur réponde à la société à certaines exigences. Mais c'est très important, cette question-là, que les chauffeurs soient détenteurs d'un permis différent, qui est de classe 4C, qui existe actuellement. Puis les raisons, comme je le mentionnais, ce n'est pas un recul, c'est, au contraire, quelque chose d'important puisque le ministre nous assure que la sécurité des personnes... la sécurité des clients est extrêmement importante. Bien, il y a le véhicule, mais il y a aussi le chauffeur. Puis le chauffeur, ce n'est pas uniquement toute la question de délinquance ou s'il a des antécédents judiciaires, mais c'est aussi sa santé personnelle.

Et actuellement n'importe qui, moi y compris, je peux, avec mon permis de conduire que j'ai eu à 16 ans... Je me rappelle que, je ne sais pas, on faisait peut-être un examen rapide des yeux, et c'était pas mal tout, est-ce que je porte des lunettes ou pas. Je ne sais pas. Ça fait très, très longtemps que j'ai eu 16 ans, donc je ne sais pas si ça a avancé, mais je ne crois pas que...

Une voix : ...

Mme Ghazal : Bien, merci de dire que non, mais c'est la vérité, mais je ne crois pas que les examens médicaux sont vraiment beaucoup plus élaborés aujourd'hui pour les permis ordinaires, là, de classe 5.

Donc, je parlais, par exemple, d'une personne épileptique, puis cet examen-là, qui est très, très peu coûteux pour les chauffeurs qui veulent faire ce service professionnel, offrir à la population, bien, c'est important de le savoir, parce que, sinon, c'est une condition qui ne lui permettra pas de conduire.

De la même façon, je pense aussi pour les personnes âgées, donc je ne me rappelle pas exactement de la réglementation, mais passé un certain âge il faut, aux deux ans, passer un examen médical, à chaque un an, passer un examen médical en haut de, je ne sais pas, 80 si les gens veulent continuer à conduire, même de façon générale, avec un permis classe 5.

Mais la classe 4C, je donnais l'autre exemple de quelqu'un, par exemple, qui est blessé sur la CSST, puis il est supposé rester chez lui, puis il trouve le temps long, comme le projet de loi n° 17 permet à n'importe qui, n'importe comment, puis en plus ça augmente les services un peu partout comme... qui est la préoccupation fondamentale du ministre, bien, il va dire : Tiens, je vais aller m'inscrire sur une... m'enregistrer, là, sur... obtenir les qualifications, là, qui sont quand même minimales à la SAAQ ou m'enregistrer auprès d'un répondant, avec une application mobile, puis aller faire ce travail-là. Il n'y a personne qui peut... Quelles sont les chances qu'on puisse voir, ah, est-ce qu'il est apte à conduire? Alors que cet examen médical là, si le permis classe C continue à être exigé, bien, cet examen médical là va être fait, puis c'est une formalité.

Je ne comprends pas... Parce que là, le ministre, il me dit : Non, on ne veut pas reculer, on veut réduire les charges administratives, etc. Mais ça existe déjà, c'est déjà quelque chose qui est fait, c'est fait même pour les chauffeurs d'Uber, ils sont habitués, ça fait depuis 2014, ils sont habitués à faire ça. Pourquoi enlever ça? Quel est le fondement d'enlever ça? Moi, tout ce que je vois, c'est que ça enlève la sécurité, parce que, de toute façon, il n'y a pas de charge supplémentaire, ils le font déjà maintenant, d'obtenir ce permis de classe 4C avec cet examen médical là qui permet la protection de la population.

Donc, j'aimerais entendre le ministre. Quel est le fondement, la vraie raison qu'il dit : On l'enlève, autre que seulement : Ah! c'est trop d'administration? Les gens sont habitués, ils le font, puis ça ne coûte pas très cher, puis ce n'est pas si lourd que ça comme charge administrative.

• (14 h 20) •

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on retire moins de 1 %, moins de 1 %, un permis pour cause de maladie au Québec, moins de 1 %. Maintenant, dans ce moins de 1 %, ça peut être un accident de trop. Le détenteur qui a un permis de classe 5 doit obligatoirement, s'il veut opérer un taxi, travailler pour un répondant, doit obligatoirement déclarer s'il est malade, s'il porte des lunettes, s'il a une condition médicale x. Sur son permis de conduire, c'est indiqué s'il y a une condition, exemple, la condition a : Vous devez porter vos verres de contact, vos lunettes. Alors, toute fausse déclaration faite par un possible chauffeur lui verra retirer son permis s'il est vérifié par le BTM à Montréal ou les agents de la paix de la SAAQ. Alors, la déclaration d'une maladie x est obligatoire. Obligatoire. S'il y a une fausse déclaration puis si la personne l'indique, bien, c'est indiqué sur le permis de conduire. Les agents sont habitués de vérifier et de savoir que, s'il y a une telle condition, bien, vous devez la respecter pour des raisons de maladie. Mais, encore une fois, je le répète, c'est moins de 1 %, moins de 1 % où il y a un retrait d'un permis pour cause de maladie au Québec.

Mme Ghazal : Mais qui... Là, vous vous fiez sur ce chiffre-là parce que c'est très bas. Donc, pourquoi faire ça? Mais c'était la demande de qui, de retirer la classe 4C? C'est tellement une habitude qui est incrustée dans l'industrie. Même chez les nouveaux joueurs, comme je disais, Uber le faisait déjà. Qu'est-ce que ça enlève de... Qu'est-ce que ça ajoute de plus? Ça veut dire que c'est une habitude qui a été prise. Pour quelle raison est-ce qu'on enlève cette sécurité de plus? Parce que, des fois, ce n'est pas par fraude. Moi, je vous ai parlé de cas de CSST ou mauvaise déclaration. Peut-être que l'examen médical peut révéler une condition que la personne elle-même ne savait pas ou n'était pas au courant.

Donc, c'est quelque chose qui existait, qui était là. Pourquoi le retirer, basé sur le 1 %, moins de 1 %? Si une personne, elle a une condition, puis qu'elle ne le savait pas, puis que ça arrive, qu'elle a un accident à cause de cette condition médicale là, puis qu'il arrive un accident grave, ce n'est pas la statistique du moins de 1 % qui va dire : Ah! mais, écoutez, il a été vraiment malchanceux, il est tombé dans le moins de 1 %.

Ça fait que qui, dans l'industrie, qui a demandé de l'enlever puis qui a fait que vous avez dit : Oui, ça, là, c'est fondamental, il faut que je l'enlève totalement? Je veux dire, c'est quelque chose qui existe, qui est là. Qui l'a demandé? Vous avez répondu à quelle demande de gens qui ont dit : Ah, mon Dieu, c'est trop lourd? Pourquoi? On voudrait que ce soit tellement simple, que ce soit un permis de M. et Mme Tout-le-monde.

M. Bonnardel : Ce n'est pas juste une demande des gens, Mme la députée, c'est une analyse globale que nous avons faite pour donner encore une fois des outils plus simples. Puis, je vous le répète, c'est moins de 1 %. Mais, encore une fois, dans ce moins de 1 %, il pourrait y avoir un accident de trop. Je vous le répète, il n'y a aucun chauffeur qui n'a pas intérêt à déclarer qu'il peut avoir un problème pour conduire un véhicule. C'est un peu illogique, dans une certaine mesure. Si ta condition médicale change, bien, tu vas nécessairement voir un médecin, puis là, bien, s'il y a un changement dans ta condition, je pense que toute personne saine d'esprit se dit : Bien, si je ne peux conduire le soir, port de lunettes, ou problématique de yeux, ou pression, ou peu importe... Je vous le dis, on répond à moins de 1 %, selon les chiffres de la SAAQ.

Je ne dis pas qu'on a enlevé ça juste parce que le chiffre est très, très bas. Il est très, très bas, mais à la fin, encore une fois, je vous le répète, le chauffeur est obligé de déclarer. Une fausse déclaration va permettre à un agent de retirer le permis comme tel, et, de l'autre côté, quand on le déclare sur le permis de conduire, s'il y a une condition médicale spécifique, c'est indiqué.

Mme Ghazal : Mais les gens, ce n'est pas juste, des fois, par mauvaise foi, c'est plus : Ah! ce n'est pas grave. J'ai telle condition, ce n'est pas si grave, je peux... Parce qu'en plus de ça, par exemple, là, on le sait aujourd'hui, les conditions des chauffeurs de taxi se sont détériorées. Il y en a qui disent : Avant, on faisait cinq jours-semaine pour y arriver, maintenant, il faut qu'on travaille sept jours-semaine, il faut qu'on travaille beaucoup. Des fois, ils vont permettre à quelqu'un de la famille de venir les remplacer quand ils ne peuvent pas parce que c'est très, très difficile. Mais c'est... je veux dire, moins que 1 %, mais si ce n'est pas une charge de trop, qu'est-ce que ça donne de la garder là, de garder ça?

M. Bonnardel : Dans un examen médical que toute personne fait peut-être une fois par année, grosso modo, s'il y avait problème de santé, le docteur est obligé de déclarer ou d'aviser son patient qu'il pourrait y avoir un problème épileptique ou autre et d'aviser la SAAQ. Alors, là-dessus, je vous le répète, je pense qu'on protège l'utilisateur. On répond, heureusement, malheureusement, moins de 1 % de cette situation. Je suis conscient, moins de 1 %, il peut y avoir un cas de trop. Ce cas de trop, je pense qu'avec les éléments que je vous expose, on protège l'utilisateur client sans problème.

Mme Ghazal : Ça fait que c'est moins de 1 %, selon les chiffres de la SAAQ, de permis retirés pour cause de maladie. Est-ce qu'on a... parce que, quand on a un accident de la route, on ne se fait pas tout de suite retirer notre permis de conduire. Est-ce qu'on a le chiffre de combien d'accidents de la route ont été causés, peu important les conséquences, là, mais d'accidents de la route qui ont été causés parce que le chauffeur avait une condition personnelle de maladie... médicale?

M. Bonnardel : Je peux essayer d'avoir cette information, si vous le souhaitez.

Mme Ghazal : Ça, ça serait intéressant aussi de l'avoir. Puis aussi... parce que le projet de loi enlève tellement de barrières, tellement de barrières, dont la plus grande, celle d'avoir un permis, celle-là, ce n'est pas une... je veux dire, ce

n'est pas une grosse charge pour si vous voulez ouvrir au plus de monde possible. Bien, d'aller chercher un permis qui leur exige un examen médical, ce n'est pas une si grosse charge comme, par exemple, acheter un permis de taxi. Ça, c'est beaucoup plus gros. Mais là c'est tellement peu que ça n'a pas de conséquence autre qu'une meilleure protection du public que de la garder. Donc, c'est ça que j'essaie... Je sais, vous me dites moins de 1 %, là, on va avoir un autre chiffre, ça va être important aussi de l'avoir pour... mais c'est la sécurité du public. Les gens ont parlé tout à l'heure de l'identification des automobiles où est-ce qu'on a l'impression... on a peur, on ne veut pas embarquer avec n'importe qui. Mais ça, c'est tellement peu, c'est tellement une condition peu demandante, pourquoi ne pas la maintenir? C'est peu. Vous avez enlevé énormément de barrières pour que M., Mme Tout-le-monde puisse faire cette profession qui ne devient plus une profession, mais, comme vous avez dit, des fois, c'est pour arrondir les fins de mois ou des choses comme ça, que celle-là, vraiment, moi, je pense que, si vous y pensez... Puis j'aimerais aussi entendre les autres collègues là-dessus, sur la question du permis de classe 4C.

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

M. Kelley : Oui. Mais, M. le ministre, vous avez mentionné que vous avez fait une analyse. Est-ce que c'était juste une discussion avec votre cabinet ou est-ce que le ministère a vraiment regardé la question qui a été soulevée par ma collègue? C'est juste une question, parce que, s'il y a quelque chose là-dessus qui a été fait par le ministère, qui démontre : Ah oui! La classe 4C, un examen médical, tout ça, ce n'est pas important... Est-ce que ça existe ou c'était vraiment juste une discussion?

M. Bonnardel : Ça fait partie de l'ensemble des... pas des amendements, mais des articles de loi que nous avons préparés, qui ont été préparés déjà depuis un bon bout de temps. Alors, on l'a mentionné, pour nous... je fais confiance aux gens, aux nouveaux chauffeurs. Avec les éléments que je vous expose, avec les conditions qui sont obligatoirement écrites sur le permis de conduire, avec les éléments que nous mettons en place, là, je ne vois pas en quoi on ne pourra pas assurer la sécurité des clients dans les taxis ou autres.

M. Kelley : Alors, si vous avez un document écrit, est-ce que vous êtes capable de déposer ça?

M. Bonnardel : J'ai répondu, M. le député.

M. Kelley : O.K. Bien, moi, je partage... Ma collègue... Juste pour la compréhension du public, la classe 4C, on a eu... ça a existé pour les chauffeurs de taxi, mais aussi Uber a fait du «buy-in» là-dessus, ils ont dit : O.K., on est d'accord avec ça, puis maintenant ce n'est plus là. Puis on continue la question concernant la sécurité. Pour moi, c'est très important. Oui, malheureusement, des crises cardiaques arrivent des fois, et peut-être c'est important pour un chauffeur de taxi ou un chauffeur d'Uber de prendre une petite pause. Alors, encore, je veux vraiment... pas juste sur le chiffre, le 1 %, mais pourquoi cette révision a été faite d'enlever complètement la classe 4C? Je n'ai pas vraiment entendu une réponse sauf que seulement 1 % des permis était retiré à cause d'une crise médicale. Alors, est-ce que vous avez une réponse plus...

M. Bonnardel : La même chose que j'ai répétée, M. le député, à Mme la députée : déclaration obligatoire, fausse déclaration, le permis sera retiré, condition indiquée sur le permis de conduire s'il y a une problématique. Et, s'il y a des chauffeurs qui continuent de travailler à un âge x, vous le savez, il y a déjà un examen médical qui est demandé obligatoirement par année. Alors, ceux qui passent un examen, qui pourraient avoir une situation malheureuse qui se détériore, bien, c'est au docteur, au médecin d'aviser immédiatement : Vous ne pouvez plus conduire, les conditions ont changé, la SAAQ doit être avisée.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'autres commentaires?

• (14 h 30) •

M. Barrette : Moi, je vais en faire un, là, je vais aller dans le sens du ministre, au sens où... bien, pas... j'espère qu'il va l'interpréter comme ça. Je déplore un petit peu que cet amendement-là arrive à 7 parce que c'est un amendement... Comme c'est écrit dans l'article qui est traité au chapitre III, là, mais même au chapitre IX... à l'article 9, c'est là que c'est traité. Alors, on aurait pu le traiter au bon endroit, mais, bon, on est là aujourd'hui, on en parle.

Moi, j'ai bien de la misère à suivre le raisonnement du ministre, là. Dans la classe 4, il y a des classes 4A, B et C et il y a un dénominateur commun qui est la sécurité de la personne transportée. Alors, il y a des classes supérieures, là, évidemment, il y a 1, il y a 2, on s'entend, là, c'est d'autres environnements, mais, dans la classe 4, là, il y a 4A, il y a 4B, il y a 4C, puis moi... le dénominateur commun, là, c'est que ces quatre-là traitent de transport de personnes, tous les quatre.

Et là le ministre nous dit essentiellement qu'il va y avoir un examen médical par année, et ainsi de suite. Bien, ça, c'est la différence entre une condition à l'entrée, alors que ce que le ministre argumente, c'est une condition de sortie. Ce n'est pas la même affaire. Alors là, ce que le ministre fait, il ne le fait pas pour les ambulances. Il ne dit pas, pour les ambulances : Vous avez juste besoin d'un permis, là — puis là il va me dire que c'est des camions — vous avez juste besoin d'un permis classe 5, puis vous aurez un examen médical une fois par année, puis c'est tout, ce n'est pas plus compliqué que ça. On ne le fait pas. Et, dans les trois cas, là, de la classe 4, c'est là où on transporte du monde. Alors là, je me dis : Peut-être que c'est fait pour diminuer les contraintes à l'entrée.

Puis le ministre nous a dit que les conditions, hein, ça fait plusieurs fois qu'il le dit, les conditions, les contraintes... la réglementation est allégée, ça, c'est vrai, puis il nous dit souvent qu'il n'y a pas de problème, c'est comme avant. Bien, moi, je pense que, là, c'est très, très, très allégé puis je vois difficilement pourquoi on l'enlève, si ce n'est que pour simplifier la vie à quiconque veut venir faire du transport de personnes rémunéré.

Moi, là, je pose une question simple au ministre : Pourquoi l'enjeu de sécurité existait avant, avait un poids, puis il n'existe plus? S'il voulait alléger la contrainte administrative de 4C, il pourrait enlever le coût de l'examen, il pourrait enlever l'examen, tant qu'à faire, théorique, et ainsi de suite. Il pourrait faire ça. Mais, pour ce qui est de l'examen médical à l'entrée, par exemple, il n'est plus là. J'ai de la misère à suivre ça. Alors, est-ce que le ministre peut m'expliquer pourquoi il a changé ça, si ce n'est que pour simplifier la vie à quiconque veut fait du transport rémunéré de personnes?

M. Bonnardel : Je répète, M. le député, 99 % des propriétaires de permis aujourd'hui, il n'y a jamais eu aucun problème. Je pourrais même dire peut-être 99,2 %, 99,3 %. Je l'ai répété tantôt, c'est moins de 1 %. Sur ce moins de 1 %, il y en a peut-être... sur les 6 000 et quelques, il y en a peut-être 50... 40, 50 qui ont une condition médicale ou qui se sont vu retirer leurs permis. Ça, j'aurai ces chiffres tantôt, là, ou les éléments que la députée me demandait de l'autre côté.

Je le répète, avec la classe 5, la déclaration sera obligatoire, vous le savez. Tu es obligé de déclarer s'il y a un problème. Les conditions sur ton permis de conduire, si vous avez une problématique, verres de contact ou lunettes, c'est indiqué sur votre permis de conduire, la condition est là. Donc, n'importe qui qui fait une vérification sait très, très bien que, si vous ne pouvez pas conduire le soir parce que vous ne portez pas vos... c'est indiqué. Alors, s'il y a une contravention, il y a une fausse déclaration, ce permis sera retiré.

Alors, je le répète, un accident, c'est un accident de trop. Je pense qu'on a des éléments en main qui permettent, encore une fois, à chaque automobiliste de respecter la loi et de s'assurer que leurs conditions seront bien. Puis, quand on arrive à un âge x, bien là il y a les examens annuels qui sont partie prenante, demandés par la SAAQ. Alors, rendu là, le docteur ou le médecin fera l'analyse qu'il a à faire face à chaque automobiliste qui souhaite continuer de faire du travail à partir de 60, 65 ans, 70 ans, là.

M. Barrette : O.K. Donc, si je comprends bien, là, Mme la Présidente, le ministre adapte ses lois en fonction de la fréquence des événements indésirables. Alors, on peut faire le même raisonnement pour les limites de vitesse, là. Actuellement, on constate qu'il y a x pour cent, puis il doit être très faible. Est-ce que le ministre peut me donner une statistique sur le nombre d'accidents mortels par véhicule qui roule sur nos autoroutes par année? Moi, je suis sûr que c'est bien moins de 1 %. Est-ce que le ministre, à ce moment-là... ne devrait-il pas augmenter les limites de vitesse sur la base de ce raisonnement-là? À la limite de vitesse actuelle, c'est moins de 1 % des transports individuels qui amènent un accident mortel. C'est bien, bien moins de 1 %, là. Alors, si c'est ça, si je suis la ligne de raisonnement du ministre, augmentons les limites de vitesse pour voir, si on les met à 120, là, bien, si on va constater qu'on a encore le même pourcentage de décès routiers causés par des gens qui ont un permis de classe 5.

Alors, Mme la Présidente, c'est une question que je pose : Est-ce que le ministre, sur la base de son raisonnement, accepterait la suggestion d'augmenter les limites de vitesse? C'est la même affaire.

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

M. Bonnardel : ...

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

M. Barrette : Je suis surpris, Mme la... En fait, je ne suis pas vraiment surpris de la réponse du ministre, parce que c'est sûr qu'il ne peut pas me dire ni oui ni non, parce que, si on suit son raisonnement, ça ne peut que le mener à augmenter la limite de vitesse jusqu'à tant qu'on voie la limite, expérimentalement... empiriquement, pardon, qui a augmenté le nombre de décès. On ne fera pas ça, c'est bien sûr. Alors, manifestement, c'est archiarbitraire. Mais ce n'est peut-être pas arbitraire. C'est peut-être simplement pour simplifier la vie de ceux qui veulent entrer dans ce secteur d'activité là qui amène une rémunération.

Est-ce que, Mme la Présidente, je me trompe si le ministre, lui, a pris cette décision-là pour simplifier la vie de ceux qui entrent dans ce secteur d'activité là qui amène un revenu individuel?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on a évalué avec la formation des chauffeurs, avec l'aspect de l'antécédent judiciaire, avec la classe 5, la vérification mécanique du véhicule obligatoire, le registre qui doit être tenu dans le véhicule pour s'assurer que le véhicule est en bon état à chaque fois qu'on part. Avec tous ces éléments, on assure la sécurité. Et, il y a eu un point important de tantôt, on pourrait identifier le véhicule aussi, c'est une question importante qu'on me posait tantôt, identifier le véhicule pour s'assurer que chaque client entre dans le véhicule qu'il a hélé ou demandé par moyens technologiques.

M. Barrette : Mme la Présidente, la question que je posais, je vais la reposer parce que je n'ai pas eu de réponse. Je vais la poser un petit peu différemment. Est-ce que le ministre convient que la décision qu'il a prise simplifie l'entrée à cette activité économique là, le transport rémunéré de personnes, à quelque individu que ce soit?

M. Bonnardel : On a pris, Mme la Présidente, une multitude de décisions, d'articles dans cette loi, encore une fois, pour moderniser l'industrie. Puis, pour nous, c'est important, encore une fois, d'en arriver à une décision qui n'était, je peux comprendre, du côté de l'opposition, pas acceptable. Mais, je le répète, avec les conditions qu'on a mises sur la table dans ce projet de loi, on va assurer la sécurité de chaque client et usager qui prendront un taxi.

M. Barrette : Mme la Présidente, moi, je... Vous savez, le débat qu'on a ici, c'est un débat, à la limite, d'acceptabilité sociale. On vit dans une société où il y a une règle qui était en place depuis des années, puis elle était en place, elle n'a jamais été contestée. Moi, je ne me souviens pas... peut-être que c'est arrivé, là, peut-être que le ministre va pouvoir me corriger, mais je ne me souviens pas qu'il y a eu un débat dans l'espace public, peut-être qu'il y en a eu un, sur le fait que la classe 4C n'était pas bonne ou exagérée. Je ne me souviens pas qu'il y a eu un débat, là, demandant à simplifier ça. Par contre, je le vis depuis le dépôt du projet de loi n° 17, que le ministre, lui, là, il veut simplifier les choses du point de vue administratif. Il nous dit que, pour les chauffeurs, demain matin, il n'y a rien qui change. Il y a quand même des choses qui changent, et moi, je maintiens qu'actuellement on diminue, on allège les règles, notamment de sécurité, quand vient le temps d'établir les exigences pour avoir accès à cette activité-là. Alors, je n'ai pas entendu le ministre me dire le contraire.

Alors, je repose ma question : N'est-il pas clair ici que l'on augmente l'accès à cette activité économique là, professionnelle, on peut l'entendre... la nommer comme on voudra, par rapport à avant?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, vous pouvez aller reprendre les mêmes commentaires que j'ai dits voilà trois minutes.

• (14 h 40) •

M. Barrette : Mais c'est parce qu'il y a trois minutes je n'ai pas eu de réponse. La réponse, c'est un oui ou c'est un non. Alors, moi, j'aimerais bien entendre ça. Moi, je vais vous... Il me semble qu'il n'y a rien d'inconfortable au ministre de dire : Le régime qui était en place ou qui est en place actuellement et qui va être changé par l'adoption de la loi va être pas simplifié en termes techniques, mais il va être diminué en termes d'exigences par rapport à ce qui existe aujourd'hui. Parce qu'à l'entrée aujourd'hui on demande un examen médical. Ensuite, on ne le demande plus. On attend l'événement.

Alors, Mme la Présidente, comme on parle ici de situations d'ordre médical, je vais dire une chose au ministre, là, bien simple. Aujourd'hui, là, il y a un examen médical. C'est-à-dire qu'on va dire non à quelqu'un qui a une condition médicale qui mettrait à risque un citoyen, une citoyenne qui est transporté dans un taxi. C'est ça qui existe aujourd'hui. On demande à un médecin de faire un examen. Un examen, ce n'est pas juste un examen, c'est une consultation. Alors, il y a une histoire, il y a un examen physique, il y a des examens de laboratoire, on tire une conclusion. Cette personne-là a-t-elle une condition qui pourrait théoriquement mettre en danger la vie d'un citoyen s'il était transporté dans ces conditions-là, ces conditions-là étant un chauffeur de taxi qui pourrait le mettre en danger par sa condition médicale?

Alors, ça, il faut le voir dans l'angle de la prévention. C'est-à-dire qu'avant de permettre à une personne de transporter des gens, on dit avant : Toi, tu peux, toi, tu ne peux pas. Et toi, tu ne peux pas parce que tu as une condition médicale établie qui risque de se manifester par un accident.

Ce que le ministre propose, c'est le contraire. C'est : Toi, tu peux parce que je n'exige rien. Tu peux conduire. Puis, s'il arrive que tu aies une condition médicale qui, en plus, cause un accident, là on va le savoir, puis là on va t'enlever le permis. C'est différent. C'est complètement différent. On arrive avec une règle de sécurité après le fait, alors qu'une règle de sécurité, c'est fait pour prévenir le fait. C'est là qu'il y a un problème. C'est simple comme bonjour.

Alors, moi, je vais vous donner un exemple simple, Mme la Présidente. Un patient coronarien qui ne sait pas qu'il est coronarien au moment où on se parle, bien, il va falloir qu'il fasse peut-être... qu'on attende qu'il ait un malaise avant de lui enlever son permis. Pendant un bout de temps, là, il va conduire. Il ne le sait pas, là. A l'examen d'entrée, le médecin va le voir, puis il va lui poser un certain nombre de questions, et peut-être qu'il va découvrir que ce patient-là, ce citoyen-là a des problèmes coronariens. Il va dire : M. X, regardez, vous avez tous les symptômes. Vous ne le savez pas, là, puis vous ne pouvez pas le déclarer parce que vous ne le savez pas. Vous ne le savez pas. Le citoyen n'est pas un médecin, là. Il n'a pas nécessairement cette connaissance-là, ne serait-ce que des symptômes.

Alors, ce gars-là, là, lui, là, parce que c'est juste une classe 5, qui ne connaît pas ou ne sait pas, et c'est normal, comment interpréter sa propre situation, bien, on va lui permettre de prendre le risque, hein, de mettre quelqu'un à risque, et c'est ça qui est l'objet du 4C aujourd'hui. Ce que le ministre dit, cette personne-là qui a une classe 5, qui a, mettons, des symptômes de cet ordre-là, coronariens ou autres, bien, on va attendre, là, qu'il y ait un événement qui est obligatoirement déclaré pour agir sur son permis. C'est ça qui est la différence. Donc, le ministre augmente le risque pour la population en général.

Et l'argument du 1 %, là, «big deal». Vous savez, 1 %, Mme la Présidente, là, ça ne compte pas pour nous, quand c'est nous, que ça nous arrive. Moi, là, que je sois dans le 1 % ou que je sois dans le 0,001 %, moi, si ça m'arrive, là, bien, ça... C'est parce que je ne suis pas content, là. Je ne veux pas que ça m'arrive. Le 1 %, ça ne marche pas en soi à cause de ça. Moi, je m'attends à ce que l'État, qui a la responsabilité de mettre des conditions qui assurent ma sécurité, le fasse au bon moment. Pas après qu'il se soit passé quelque chose pour enlever le permis, avant, s'il y a un risque qu'il arrive quelque chose. D'où l'importance de l'examen médical, qui n'est pas juste un examen de la vue, c'est une consultation.

Je laisse les gens... Je vois qu'ils sont en débat en face de moi, là, alors, je vais les laisser débattre.

(Consultation)

M. Bonnardel : Oui. Je répète ce que j'ai dit au député tantôt. Oui, il est vrai qu'il y a 99 point quelques pour cent des cas où il n'y a aucun problème. Malheureusement, il y en a peut-être une dizaine ou une vingtaine où on a dû leur retirer le permis pour cause de maladie.

Quand on obtient un permis 4C, présentement, qu'on ait 18 ans ou 21 ans, on le passe une fois, l'examen médical, la première fois. Après ça, on ne le repasse plus avant l'âge de 45 ans. On ne le repasse plus. Alors, vous pensez vraiment que, pendant tout ce temps, le gars ou la fille qui a le sentiment d'avoir peut-être un problème coronarien, comme vous le disiez tantôt, se dise : Tiens, ça ne file pas, je vais aller voir un docteur? Le chauffeur qui se sent malade, M. le député, va assurément aller voir un médecin. Il devra obligatoirement déclarer sa situation. Donc, dans la classe... Et là ça, c'est 45 ans la prochaine fois. Après ça, c'est 55 ans, 60 ans, 65 ans.

Moi, je pense que les chauffeurs de taxi, les futurs chauffeurs, avec les éléments que je vous expose ici, déclaration obligatoire, fausse déclaration, on retire le permis... Et, vous le savez, sur votre permis de conduire, s'il y a une condition médicale, c'est indiqué. Je pense qu'avec tous les éléments que je vous expose là, on va bien protéger chaque usager et client dans les voitures.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, c'est très intéressant, la réponse du ministre. Parce que, si le ministre considère que la situation actuelle est imparfaite, qu'il la module, qu'il la modifie. Alors, s'il va la modifier dans le sens du commentaire qu'il a fait, il va augmenter la fréquence, mais il ne va pas enlever l'examen à l'entrée. Si c'est ça, son argument, c'est bien simple, il ne vient pas du tout battre le mien. Au contraire, ça ne change rien. Ça fait simplement aller dans la direction de : Il en faut un à l'entrée, puis on doit augmenter la fréquence. Ça, c'est la réponse à l'argument du ministre. C'est ça, la réponse. Mais, non, le ministre est clair, il veut absolument qu'il y ait le moins de contraintes possible à l'entrée, à la participation de ce secteur, de cette activité économique là.

Alors, je le répète, Mme la Présidente : Pourquoi le ministre choisit-il d'augmenter le risque auprès de la population qui est transportée dans ces véhicules-là?

Le ministre, je pense qu'il n'a pas aimé l'exemple coronarien, l'épilepsie. Et, vous savez, M. le ministre, il y a des gens qui sont épileptiques puis ils ne le savent pas.

M. Bonnardel : Est-ce que je peux intervenir, M. le député?

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...Mme la Présidente.

M. Bonnardel : Mme la Présidente?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci.

M. Bonnardel : Vous êtes médecin, M. le député. Un épileptique vient vous voir, et vous savez qu'il conduit son véhicule et que sa déclaration n'a pas été entérinée ou exposée à la SAAQ. Vous faites quoi?

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, la réponse est simple. Il a raison, le ministre. Je suis médecin. Ça adonne de même. Il ne l'est pas. Alors, ça aussi, c'est vrai. Alors, j'informe le ministre qu'il y a des gens qui ont des symptômes. Puis l'épilepsie, ce n'est pas simplement la crise d'épilepsie que l'on connaît, là. Alors, je ne ferai pas une dissertation médicale, là, mais il y a des gens qui ont des symptômes de nature épileptique que les gens vont apprendre quand ils vont expliquer à un médecin : C'est tel ou tel symptôme.

Alors, je ne veux pas caricaturer, le ministre, je le comprends, ce n'est pas son champ d'expertise, mais son argument, médicalement, là, ne tient pas. Alors, c'est ça, l'utilité d'avoir une consultation où il y a un échange...

• (14 h 50) •

Vous savez, le médecin, là, quand il reçoit une personne pour laquelle il doit y avoir un permis, le médecin, en général, là, son niveau d'attention augmente. Puis je ne vous dis pas que, d'habitude, il ne l'est pas, là. Mais là c'est parce qu'il va poser des questions de plus, là, parce que ce n'est pas un examen de routine, ce n'est pas un examen banal, c'est un examen d'entrée pour lequel il ou elle a une responsabilité.

Alors, je maintiens ma position, et le ministre ne l'a pas encore battue dans le sens argumentaire du terme. Il ne l'a pas battue, là. Le fait d'avoir un examen à l'entrée, une consultation, diminue le risque qu'il arrive quelque chose à la personne transportée. C'est pour ça qu'il y a un 4A, B et C. C'est pour ça. Parce qu'il y a une situation particulière. Ce n'est pas un citoyen qui se conduit lui-même dans son véhicule, c'est une tierce partie à qui on demande de montrer médicalement patte blanche, tout simplement. C'est pour ça que ça existe.

Alors là, le ministre, lui, ce qu'il veut, c'est enlever ça. Bien, en enlevant ça, dans l'absolu, il y a une augmentation réelle du risque. Je ne dis pas que c'est la fin du monde, Mme la Présidente, je ne dis pas que c'est la fin du monde, là. Ce n'est pas ça du tout. Mais je dis qu'il y a une règle actuellement qui est là et qui a un fondement, et le ministre l'enlève. Bien, je ne le comprends pas, et puis je n'ai pas entendu une seule explication autre que : Ça n'arrive pas souvent, donc on peut l'enlever. Bien non. Moi, si c'est moi qui est le «pas souvent», là, je voudrais que ça ne m'arrive pas. Je ne veux pas tomber dans le «pas souvent», moi. Moi, je veux tomber, là, dans «jamais». Puis je le sais qu'il n'y aura jamais «jamais». Il n'y aura jamais «jamais». Bon, c'est tout.

Alors là, on l'enlève. Alors, qu'on ne vienne pas me dire qu'on n'augmente pas le risque, aussi peu soit-il augmenté. Alors, si on l'enlève, pourquoi on l'enlève? Est-ce que ça, c'est une contrainte infernale pour les gens? Non. Est-ce que le coût est infernal pour les gens? Non. Alors, pourquoi, si ce n'est que pour simplifier l'entrée à cette activité-là à un plus grand groupe d'individus?

Alors, moi, j'entends toujours une réponse, ça revient à : Je ne peux pas vous expliquer autre que par le 1 % pourquoi je le fais, puis je ne vous dirai pas oui, je veux simplement simplifier l'entrée à l'activité économique en question au plus grand nombre possible. Est-ce que je me trompe, Mme la Présidente? Est-ce que le ministre considère que ce que je viens de dire est inexact?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le député tourne les coins ronds un peu quand il affirme ce qu'il dit. Je lui répète, là, pour obtenir un permis de classe 5, il faut avoir une santé adéquate. Si notre situation de santé change, voici ce que la SAAQ dit : «En cas de changement de l'état de santé : Obligation de remplir la déclaration de maladie ou de déficit fonctionnel dans un délai de 30 jours suivant le changement ou lors du renouvellement du permis de conduire.»

M. Barrette : C'est la réponse que j'entends. Alors, les annonces qu'on entend à la radio, je ne me rappelle pas si elles sont subventionnées par la SAAQ. Une annonce qu'on entend, là : Je suis diabétique, ta, ta, ta. Est-ce c'est la SAAQ qui fait ces publicités-là actuellement, les publicités qu'il y a à la radio, là?

M. Bonnardel : Non, je...

M. Barrette : Je suis diabétique, ta, ta, ta.

M. Bonnardel : Ça ne me dit rien.

M. Barrette : Il va falloir que je fasse la vérification.

Des voix : ...

M. Bonnardel : Oui, oui, oui.

M. Barrette : C'est la SAAQ, hein?

M. Bonnardel : Moi, je n'ai pas vu ça. Oui.

M. Barrette : C'est la SAAQ. Parfait. Ça ne peut pas mieux tomber. Mme la Présidente, actuellement, la SAAQ fait des annonces avec des situations cliniques à propos desquelles l'individu peut ignorer... C'est sûr que, dans les annonces que l'on a actuellement, c'est implicite que la personne le sait, mais il y a plein de situations, dont celle du diabète... Parce que, vous savez, dans l'annonce de la SAAQ, là, l'annonce du diabète qui est utilisée, c'est un diabète de type 1. La personne ne peut pas le savoir parce que rendu adulte, à 18 ans, le diabète de type 1, là, ça fait longtemps qu'on a fait une hypoglycémie et qu'on est malades. Par contre, les personnes qui ont un diabète de type 2 assez bien établi, là, bien, cette personne-là, des fois, là, va savoir qu'elle a ce diagnostic-là quand il y a eu un événement. Pourquoi? Parce que, dans le diabète de type 2, arrive, dans certaines circonstances, un moment où on devient extrêmement somnolents ou on s'endort. Et la personne à qui ça arrive, là, si elle va à l'hôpital cette journée-là, on lui apprend, comme c'est arrivé à une personne que je connais personnellement, puis c'était évident que cette personne-là l'était, mais, vous savez, les gens ne s'occupent pas toujours de leur santé : Monsieur, vous avez un diabète de type 2 très, très établi, ça veut dire que... très, très, trop. On va dire ça comme ça.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il vous reste 15 secondes.

M. Barrette : Oui. Alors, ça, c'est un exemple flagrant, là. La SAAQ dépense des sous pour faire une publicité pour une situation que l'on veut prévenir par un examen médical parce que la personne ne le sait pas. Alors là, là, il n'y en a pas, d'argument contre ça.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous interrompre. Mme la députée de Mercier, vous aviez fait signe que vous vouliez reprendre la parole.

Mme Ghazal : Oui, tout à fait. Oui. En fait, moi, ce que je comprends, à part... Parce que l'argument du 1 %... Premièrement, j'avais posé la question pour l'autre statistique. Est-ce que vous allez l'avoir? Vous allez l'avoir plus tard. O.K. Parce que le seul argument que le ministre me donne, c'est celui du 1 %, 1 % des temps où est-ce qu'on retire le permis pour cause médicale. Mais ça, c'est faible comme argument. Moi, je pense, là, je vais le dire, c'est que l'argument, c'est vraiment de réduire toutes les barrières, de faciliter ça à tout le monde. Puis il y a toute cette... d'augmenter l'efficacité qui, oui, peut être louable, d'augmenter l'efficacité, mais, dans la réalité, ça s'est transformé en... C'est comme une sorte d'idéologie, moins de paperasse, moins de charges administratives, moins de choses à compléter pour que ça soit le plus facile possible. Ça, ce n'est pas la CAQ qui a inventé ça. C'est une idéologie qui existe depuis bien longtemps. Puis le projet de loi, il témoigne de ça, de cette volonté de tout rendre facile. Et évidemment c'est une idéologie à laquelle je ne souscris pas parce que c'est la raison pour laquelle aujourd'hui... peut-être que je vais dans un autre sujet, où on a moins d'inspecteurs de l'environnement, etc., moins de paperasse, il faut que ce soit facile pour les promoteurs, etc.

Ça fait que le projet de loi n° 17 souscrit à la même logique. Et c'est pour ça qu'on réduit les barrières, pour que M. et Mme Tout-le-monde puissent faire cette profession qui va devenir de moins en moins une profession, mais plus un métier pour arrondir les fins de mois. Et donc pas de permis, ça, c'est le plus gros, réduction des vérifications mécaniques de beaucoup, toujours pour faciliter la vie des gens, la vie des personnes qui vont faire ce travail-là. Réduction du nombre d'heures de formation, on n'a pas le nombre d'heures, mais j'imagine que c'est beaucoup moins que, par exemple, les 35 heures qui ont lieu actuellement, réduction des frais pour les chauffeurs, etc. Et là on dit, bien, réduction aussi des barrières avec le permis. Donc, vous avez déjà un permis. Une chose de moins à faire. Vous n'avez pas besoin d'aller chercher ce permis-là.

Donc, moi, je pense que c'est ça, la vraie raison autre qu'uniquement... bien, il y a 1 % seulement qui se sont fait retirer. Ce n'est pas beaucoup, 1 %. Ils ne sont pas chanceux, ceux qui ont eu l'accident puis qu'ils se sont fait retirer. Peut-être qu'il pourrait en avoir 1 % autant des gens qui font le travail de taxi, mais, pour moi, c'est beaucoup. Surtout que les gens veulent être rassurés, pas seulement les gens de l'industrie, mais les gens qui vont utiliser ces services de transport

de personnes. Donc, ce n'est tellement rien, c'est tellement peu, c'est tellement ancré dans l'industrie, même chez les nouveaux joueurs, que... pourquoi l'enlever, autre que par cette idéologie de dire moins de paperasse, moins de charges administratives? C'est moins lourd, c'est moins lourd jusqu'à ce que l'accident arrive. Et là on dit : Ah! c'est parce qu'il y a cette idéologie de dire toujours moins, toujours moins, toujours moins. Mais, moi, ce que j'en vois, c'est toujours une brèche de plus dans la sécurité des gens qui prennent le transport.

Donc, sincèrement, je ne sais pas... C'est sûr que, pas de permis, moins de vérifications mécaniques, moins d'heures de formation, c'est des choses sur lesquelles on va revenir dans les prochains articles, mais celui-là, c'est tellement peu que je ne vois pas d'autre raison que cette idéologie. Parce que la vraie question que j'ai posée, la vraie statistique, c'est celle du nombre d'accidents causés par des conditions médicales. Et ça, vous ne l'aviez pas. Elle ne faisait donc même pas partie de votre analyse. Et le 1 %, peut-être qu'il est arrivé après. Donc, c'est ça, la vraie raison.

J'aimerais au moins que le ministre me dise : Oui, c'est vrai. La vraie raison, c'est qu'on veut rendre ça plus facile parce qu'il y a des ruralités, il y a des endroits où les gens, ils n'ont pas de service de taxi. Il y en a de moins en moins. Il y a la Fédération des municipalités du Québec qui est venue nous le dire, il y en a de moins en moins, et moi, je veux faciliter ça le plus possible à tout le monde. Et c'est pour ça que j'élimine ça. J'élimine ce permis-là. Ça va faire quelque chose de moins. Au moins de dire : Oui, c'est la solution que vous avez trouvée, d'enlever cet examen médical là, pour augmenter l'offre, pour que les gens qui ne sont pas desservis par le transport de taxi le soient. Au moins juste de le confirmer, au lieu de me sortir le chiffre du 1 %, qui est extrêmement faible et auquel je ne pense pas que vous... Je ne pense pas que c'est basé là-dessus que vous enlevez le permis 4C. Au moins, juste par... je ne veux pas... par honnêteté intellectuelle, d'au moins assumer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mme la députée, on ne peut pas prêter des intentions.

Mme Ghazal : C'est bon, je retire «honnêteté intellectuelle».

M. Bonnardel : Mme la députée, j'ai été assis longtemps de l'autre côté, très longtemps.

Mme Ghazal : Puis est-ce que vous nous plaignez ou vous nous trouvez chanceux?

• (15 heures) •

M. Bonnardel : J'ai été assis très longtemps de l'autre côté. Je sais très bien de quelle façon on souhaite travailler pour essayer d'amener un ministre à exposer un commentaire x, y.

Je vous ai donné le moins de 1 % tantôt parce que je pense que c'est une statistique qui est intéressante, et loin de moi... loin de vous dire que c'est à cause de cette statistique ou grâce qu'on a décidé soudainement d'enlever le 4C. Je vous l'ai dit, pour obtenir un permis de classe 5, on doit avoir, c'est indiqué noir sur blanc, une santé adéquate.

De l'autre côté, quand on a un 4C, puis je vous l'ai mentionné tantôt, à la réponse du député... Si on va chercher un permis de 4C à l'âge de 20 ans, on passe un examen médical une première fois, et, la prochaine fois, c'est une génération plus tard, est-ce que la condition médicale peut changer? Absolument. Est-ce que le chauffeur doit obligatoirement, s'il ne se sent pas bien, aller voir un docteur? Non, mais, quand on est malade, je pense qu'on va voir un docteur, et, si la condition médicale change, c'est exactement ce que je viens de lire au député de La Pinière...

Et, de l'autre côté, la déclaration obligatoire, elle est indiquée sur le permis de conduire. Alors, l'agent de la paix, l'agent du BTM aura la possibilité de vérifier sur le permis de conduire s'il y a une condition médicale x.

Alors, je vous le dis bien respectueusement, on a tous les éléments pour répondre à une situation où on pourrait avoir un chauffeur, malheureusement, qui est malade, qui pourrait faire une fausse déclaration, il se peut, aucun intérêt à le faire, il se pourrait. On n'est pas à l'abri de ça non plus. Puis je pense qu'avec les éléments que je vous ai donnés on va réussir, avec les antécédents judiciaires, le véhicule bien identifié, le véhicule vérifié mécaniquement, le registre de tout ça, pour s'assurer que le véhicule soit, en bonne et due forme, autorisé, que le chauffeur lui-même ait passé au travers, encore une fois, de toutes les conditions que je vous ai exposées...

M. Barrette : Question de règlement, Mme la Présidente.

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

M. Barrette : Je ne l'ai pas fait. Je n'ai pas voulu interrompre le ministre, mais j'allais invoquer, comme je l'invoque maintenant, l'article 35.6. Au début de son intervention, il a fait référence au fait qu'il avait déjà été dans l'opposition et avait fait le même travail que nous. J'espère que l'intention qu'il nous prête, c'est de faire aussi bien notre travail que lui l'a fait.

M. Bonnardel : Vous êtes tous très bons.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député, vous étiez dans... Votre période de temps était terminée. Là, j'ai...

M. Barrette : Ah! mais une question de règlement, j'ai le droit.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui.

M. Barrette : J'ai le droit. C'est bien plate, là, mais j'ai le droit.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous étirez un petit peu, là, l'élastique.

M. Barrette : Bien, j'ai identifié le règlement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce que, Mme la députée de Mercier, vous voulez poursuivre?

Mme Ghazal : Bien, juste dire qu'honnêtement c'est vraiment pour une question de fond que j'amène mes arguments et non pas par stratégie, ou politique, ou je ne sais pas trop quoi. Ça ne fait pas assez longtemps... Je n'ai pas assez d'expérience, comme vous, pour arriver là, peut-être plus tard.

Mais, pour le moment, c'est vraiment... Comme je vous dis, je trouve que c'est peu demander que d'avoir ce permis-là de classe 4C. Vous avez exposé vos arguments. Je les entends, tout le monde les entend. Puis j'espère que le 1 % ne s'avèrera pas, puis qu'on ne dira pas : Mon Dieu! Il faudrait, plus tard, faire un... amender le projet de loi ou, par règlement... de renforcer encore plus les conditions pour devenir un chauffeur de taxi ou de transport de personnes. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur... M. le député de Vimont.

M. Rousselle : Vous parlez toujours de 1 %. Moi aussi, je ne trouve pas l'argument très fort, là, mais, en tout cas, c'est ce que vous avez dans la boîte. Est-ce que vous avez le pourcentage d'accidents au niveau des chauffeurs de taxi?

M. Bonnardel : Causés par la maladie?

M. Rousselle : Même affaire que le 1 %.

M. Bonnardel : C'est ce que Mme la députée m'a demandé tantôt. C'est ce qu'on travaille. On va essayer de vous trouver ça d'ici ce soir ou demain.

M. Rousselle : O.K. Vous avez parlé... Tantôt, je vous écoutais, vous avez parlé que, justement, ça allait entrer... Donc, quelqu'un qui a une classe C ou, peu importe, la classe 4, là, il va passer un examen médical, quoi, 20 ans, 25 ans plus tard, là, c'est à 45 ans, je pense, qu'il a passé le test...

Moi, je peux vous en parler, j'ai la classe 1. Je ne sais pas pourquoi j'ai gardé la classe 1, en passant, là. En tout cas, ça ne me sert plus à grand-chose, mais, mettons, je l'ai et je passe des examens médicaux dans une base régulière à cause de ça... Puis j'ai des amis qui, eux aussi, ont passé des examens puis ils ont réalisé justement qu'ils avaient des problèmes de type 2, comme mon collègue le mentionnait tantôt, ou d'autres problèmes qu'ils ont... Ils ne s'en rendaient pas compte, là, c'est comme... le médecin, après les tests médicaux, les tests sanguins, tout le kit : Mon bonhomme, fais attention, là, tu as telle chose, telle chose, telle chose.

On ne devrait pas aller plus dans l'autre sens, toujours dans le 4C, à la place d'y aller 25 ans plus tard, justement d'y aller de manière plus régulière? Là, on va à l'inverse. Là, on enlève complètement le 4C, on s'en va dans le 5. Bien, moi, je pense que, pour sécuriser, justement, la population, pour être sûr que les gens qui conduisent... Puis, des fois, là, ces gens-là, ils ne savent pas, là, qu'ils ont le diabète ou... ils ne le savent pas, là. Tu sais, ils s'en rendent compte après un test médical ou c'est chez le médecin qu'ils s'en rendent compte, là. On n'aurait pas pu y aller un petit peu plus... dire : Bien, écoute, on va lui passer, je ne sais pas, moi, un test à 30 ans, à 35 ans, ou d'une manière plus régulière, à la place que carrément l'enlever? Moi, j'aurais plus... En tout cas, est-ce que vous avez vu... regardé cette avenue-là?

M. Bonnardel : Vous avez la classe 5, si vous êtes malade, vous ne vous sentez pas bien, peut-être pas apte, restez-vous chez vous?

M. Rousselle : Non, mais, c'est ça, je pense, vous ne m'avez pas écouté, là, c'est que moi, là, qu'est-ce que je vous ai dit, c'est que ceux qui passent l'examen ne le savent pas qu'ils sont malades. Donc, moi, là, si j'ai une classe 5 puis je ne vais pas chez le médecin parce que je n'ai aucune obligation d'aller chez le médecin, je n'y vais jamais. Puis j'en connais beaucoup qui ne vont jamais chez le médecin, bien, eux autres ne le savent pas. Donc, eux autres, là, quand ils font une déclaration ou quoi que ce soit : Es-tu malade? Bien non, moi, je me sens fatigué. Ils vont mettre ça sur la fatigue. Ils vont mettre bien des choses.

Écoutez, juste ma mère, à un moment donné, elle pensait qu'elle avait un problème d'estomac puis elle avait un problème cardiaque cette journée-là. Juste pour vous dire que, les gens, ils mélangent même les choses, comprenez-vous?

Donc, si on y va jusque-là, bien, il y a quelqu'un qui peut avoir un... il pense que, lui, c'est un problème d'indigestion. Bien non, il vient d'avoir un problème cardiaque puis il va continuer à chauffer pareil, parce que lui, dans sa tête, il est correct, lui, dans sa tête, il a eu juste un malaise que... il a trop mangé, ou quoi que ce soit, ou ça ne passe pas. Vous ne pensez pas que, pour sécuriser les gens, ça aurait été mieux de garder, exemple, le 4C puis y aller d'une manière plus...

M. Bonnardel : J'ai exposé, M. le député, à votre collègue, la députée de Mercier, les éléments de notre décision, qui, je vous l'ai démontré, vont permettre de sécuriser chaque usager ou citoyen, client, dans chaque véhicule. Oui, il y a une statistique, de moins de 1 %... mais ce n'est pas à cause ou grâce à cette statistique qu'on a pris cette décision. Il y a un paquet d'éléments présentement en place qui permettent à chaque chauffeur de déclarer, de façon obligatoire, s'il a une condition médicale.

Sur votre permis de conduire, vous-même, vous en avez peut-être une, je ne sais pas. Les conditions médicales x sont indiquées sur le permis. Si vous faites une fausse déclaration puis vous tombez malade ou vous allez voir votre docteur parce que vous vous sentez malade, puis je pense que la plupart des gens qui ne se sentent peut-être pas bien vont voir un docteur, s'il y a une condition médicale x, la loi oblige, d'ici 30 jours, à aviser la SAAQ qu'il pourrait y avoir une condition médicale qui pourrait déranger le fait que cette personne ne puisse conduire à des heures x ou... peu importe, enlever son permis.

M. Rousselle : Ça, j'en conviens, quand les gens sont au courant de leur malaise, quand ils ont été voir le médecin ou quoi que ce soit... Moi, je vous parle toujours dans le contexte que les gens ne vont pas voir le médecin ou qu'ils pensent que c'est quelque chose d'autre puis ils n'y vont pas. Moi, je pense que, pour sécuriser... D'ailleurs, là, le 4C, il existe déjà, là, que ça soit tous les... ceux qui font... qui conduisent des gens, ils l'ont, le 4C. Je ne vois pas pourquoi on recule là-dessus, il est déjà là. On ne demande pas de rajouter quelque chose. Je pense que son argument est bon. Je pense que... Puis, même, encore plus, je vais même plus loin, je pense que, le 4C, on devrait tout simplement le sécuriser un petit peu plus, mais pas de l'air que c'est important.

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

Mme Ghazal : Oui, à la fin, bien, je trouve important... parce que vous nous amenez des statistiques, puis c'est très important d'amener toujours... de ne pas tomber tout le temps dans les faits anecdotiques, on le fait souvent parce qu'on parle de notre vie personnelle, et tout ça, ou je connais quelqu'un... mais d'y aller plus avec les données scientifiques. Vous avez dit que vous en avez une... ce n'est pas celle-là qui... sur laquelle vous avez basé votre décision d'enlever le permis 4C, puis aussi on va avoir peut-être une autre statistique... pour voir si ça va nous rassurer ou pas.

Mais, au final, ce qui est très important, c'est qu'à la fin de tout ça c'est votre responsabilité en tant que ministre... Là, je parle de l'autre côté de la Chambre. Je suis certaine que vous êtes conscient de cette responsabilité que vous avez. Et, en ce moment, ce qu'on est en train de faire... C'est qu'il existait une exigence minimale qui ne coûtait pas très cher, à laquelle tout le monde était habitué, et là vous la réduisez. Vous réduisez ces requis-là parce que vous trouvez qu'elles sont inutiles, puisqu'en ce moment, si on les retire, ce qu'on a, ce qu'on obtient, par déclaration volontaire, par une personne qui va aller voir un médecin, en espérant qu'elle puisse en rencontrer un rapidement, etc., faire la déclaration...

• (15 h 10) •

Vous trouvez que tout ça, c'est suffisant, mais la réalité est qu'on est en train de réduire les requis. Même si vous souhaitez que les résultats soient les mêmes, ne serait-ce qu'à la fin, avec ce projet de loi là puis avec ce retrait-là, c'est votre responsabilité, à vous, en tant que ministre d'un gouvernement qui... bien, vous devez l'assumer jusqu'au bout, puis en espérant que, comme je le disais, plus tard, on ne dise pas : Bien, c'est arrivé, on a réduit les requis. Bien, c'est ce gouvernement-là qui l'a fait, puis c'est exactement le point fondamental auquel je voulais venir. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'autres commentaires sur l'amendement de la députée de Mercier? Alors, est-ce que l'amendement de la députée de Mercier est adopté?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Si vous voulez un... par appel nominal... que vous le demandiez, ce n'est pas automatique.

Mme Ghazal : O.K., je vais le demander.

La Secrétaire : Alors, Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Contre.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

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

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : M. Bussière (Gatineau)?

M. Bussière : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

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

Mme Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Pour.

La Secrétaire : M. Rousselle (Vimont)?

M. Rousselle : Pour.

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

M. Kelley : Pour.

La Secrétaire : M. Gaudreault (Jonquière)?

M. Gaudreault : Pour.

La Secrétaire : Mme St-Pierre (Acadie)?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Abstention. Alors, l'amendement est rejeté. Donc, nous revenons à l'article 7. Puisque les commentaires... Il n'y avait plus de commentaire sur l'alinéa... le paragraphe 2°. Donc, nous allons passer au vote. Est-ce que l'article 7 est adopté?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Sur le deuxième, il n'en reste plus. Il en restait sur le 2°?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Il vous restait du temps sur le deuxième paragraphe, mais il faut que vous restiez sur le deuxième paragraphe.

M. Barrette : Bon, dans le deuxième paragraphe, là, on fait référence, là... non, sur le deuxième paragraphe, je ne peux pas y faire référence.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, on ne l'a pas voté, le 7.

M. Barrette : Non, non.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, il n'est pas voté.

M. Barrette : On essaie de me bâillonner, là, non, non.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce que l'article 7 est adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, s'il vous plaît, veuillez procéder à la lecture de l'article 8.

M. Bonnardel : L'article 8 se lit comme suit :

«Est une automobile qualifiée celle qui, selon le cas :

«1° est autorisée par la société, en vertu de la section II du chapitre II; l'automobile ainsi autorisée est appelée "automobile autorisée";

«2° est inscrite auprès du répondant d'un système de transport autorisé par la commission en vertu du chapitre III; l'automobile ainsi inscrite est appelée "automobile inscrite".»

Commentaire. L'article 8 du projet de loi prescrit qu'une automobile peut se qualifier pour être utilisée pour du transport de personnes soit en étant autorisée à ce titre par la Société de l'assurance automobile du Québec soit en étant inscrite auprès d'un répondant d'un système de transport autorisé par la Commission des transports du Québec.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires?

M. Barrette : Alors, un certain nombre de questions. Bon, je comprends qu'on va avoir la réponse à la section II du... Pardon?

La Présidente (Mme St-Pierre) : On va discuter de l'alinéa.

M. Barrette : Ah! c'est vrai, je m'excuse. Alors, on va aller... C'est vrai, moi-même, je suis pris en défaut. Merci de me rappeler à l'ordre.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, c'est les règles que vous vous êtes données.

M. Barrette : Tout à fait, Mme la Présidente, et j'en suis fier. Alors, je vais aller à l'alinéa. Alors, les qualifications, parce qu'ici on parle, dans le premier alinéa, d'une automobile qualifiée, alors qui va être qualifiée par les éléments subséquents. Est-ce que le ministre va être ouvert à apporter des amendements quant aux conditions de qualification ou est-ce qu'il considère que ce qui suit est totalement et parfaitement suffisant?

M. Bonnardel : Tous les éléments que nous avons écrits pour qualifier un véhicule sont indiqués dans cette loi. Alors, en temps et lieu, on pourra en discuter.

M. Barrette : Très bien. Bien, je n'ai pas d'autre commentaire pour le moment.

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires? Ça va? Donc, nous pouvons aller au premier paragraphe. Est-ce qu'il y a des commentaires? Non? Deuxième paragraphe, est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Barrette : ...pas de commentaire sur le deuxième paragraphe, mais j'aurai, à la suite, un amendement à déposer qui va rajouter quelque chose.

Des voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : À la fin, c'est un amendement...

M. Barrette : Un alinéa.

La Présidente (Mme Grondin) : ...donc, qui se rajouterait à la fin de l'article 8, après le deuxième paragraphe?

M. Barrette : Oui, exactement. Alors, si vous me le permettez, là, de suspendre quelques minutes pour terminer la rédaction ou juste faire des vérifications, et on va le distribuer.

La Présidente (Mme Grondin) : Parfait, on suspend donc quelques minutes.

(Suspension de la séance à 15 h 16)

(Reprise à 15 h 19)

La Présidente (Mme Grondin) : Merci. On reprend les travaux. Donc, tout le monde a eu la copie de l'amendement, de la proposition d'amendement. M. le député de La Pinière, est-ce que vous...

M. Barrette : C'est un de plus que sept.

La Présidente (Mme Grondin) : Vous voulez... s'il vous plaît?

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente, vous voudriez... vous souhaitez que je lise l'amendement?

La Présidente (Mme Grondin) : Effectivement.

M. Barrette : Je vais exaucer votre souhait.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci.

M. Barrette : Alors, l'article 8 du projet de loi est modifié par l'ajout, à la suite du deuxième paragraphe du premier alinéa, du suivant :

«Lorsque l'automobile autorisée est un taxi, elle doit être munie d'une plaque d'immatriculation délivrée — ce serait peut-être mieux d'être émise, là, mais, en tout cas, on le changera, là — par la société comprenant le préfixe "T" pour un taxi et "TS" pour [un] taxi spécialisé offrant des services de limousine de luxe [et] de grand luxe.»

• (15 h 20) •

Alors, ça, c'est une évidence, là, cela est une évidente évidence. Et là je vais prendre tous les argumentaires du ministre, tous les arguments du ministre. Le ministre nous dit, là... Combien de fois le ministre nous a dit, Mme la Présidente : Demain matin, là, demain, là, quand la loi va être adoptée, il n'y a rien qui change pour le taxi, rien, rien, rien? Bien, une des choses que l'industrie du taxi souhaite, et je les comprends... Puis je dois avouer, là, je vais faire un aveu, là, que cet amendement-là est un amendement qui découle des commentaires qui ont été faits par l'industrie du taxi en consultations publiques. C'est le genre de choses qu'ils ont exprimées, puis, honnêtement, là, ils ont raison.

Alors, ces véhicules-là, si on est pour leur laisser un avantage, hein, parce que c'est un avantage, puis il y a toutes sortes d'éléments qui viennent avec... Puis, on le sait, le ministre, il ne veut pas nuire à l'industrie du taxi. Le ministre, il veut que l'industrie continue à se développer, puis il est tellement volontaire dans cette orientation-là que je suis sûr qu'il va vouloir faire tout en son pouvoir pour faire en sorte qu'aucun avantage ne leur soit retiré.

Alors, on comprendra, tout le monde, que, pour le taxi, la plaque, comme telle, a un certain nombre d'avantages, notamment la capacité de circuler, par exemple, sur des voies réservées à des autobus, ce genre de choses là. Et il y a même des enjeux de sécurité ou d'intervention policière. Le ministre nous disait tantôt, dans un article qui a été difficile et long à comprendre, en fin de dernière séance, qu'un jour un officier de la paix pourrait devoir intervenir et devrait interpréter les lois. Des fois, on a vu que ça peut être compliqué.

Bien là, cet élément-là a un avantage, là, pour ceux qui interviennent. Ça identifie un véhicule, et ça a un avantage clair, opérationnel pour les gens qui pratiquent le taxi dit traditionnel, et ça, ça a été bien expliqué, bien exprimé par les gens de l'industrie. Et, honnêtement, Mme la Présidente, je pense qu'ils ont raison sur le fond de cet argumentaire-là, et, bien, ça explique évidemment pourquoi on le dépose aujourd'hui. Qu'est-ce que le ministre voit de négatif là-dedans? S'il n'en voit pas, bien, on va être heureux de l'adopter.

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

M. Bonnardel : Mme la Présidente, la fameuse plaque T... Premièrement, il croit qu'avec seulement une plaque T on peut être sur une voie réservée.

Une voix : ...

M. Bonnardel : Ah! vous avez quand même dit ça. Le lanternon fera le travail. L'identification d'un véhicule sera faite, comme je l'ai mentionné, dans les prochains articles, un peu plus loin... sera identifié avec un élément donné par le répondant et la SAAQ. Il n'y a aucune différence pour le chauffeur, le lendemain matin, de garder sa plaque T. Il peut très bien avoir sa plaque de promenade, comme on la connaît, et faire aussi bien son travail, comme il le fait depuis des années, sans la plaque T.

M. Barrette : Alors, ça, c'est intéressant, parce que ça, c'est l'opinion du ministre. Est-ce que le ministre a déjà été, je ne sais pas... un emploi étudiant lorsqu'il était jeune, chauffeur de taxi pour affirmer ça?

M. Bonnardel : Ah! vous croyez qu'on est meilleur chauffeur parce qu'il y a une plaque T?

M. Barrette : Ce n'est pas ça que je dis du tout. Je l'ai dit, Mme la Présidente, puis j'ai été très clair, je prends à mon compte un argumentaire qui a été exprimé par des représentants de l'industrie du taxi. Je considère qu'ils nous ont fait une démonstration qui était correcte et je prends à mon compte cet argument-là pour déposer cet amendement-là, ce qui est dans ma prérogative. Je dirais même que c'est à ça que ça sert, les consultations publiques, nous donner des informations, nous, parlementaires, pour déposer des amendements qui vont permettre d'améliorer le projet de loi, puisque le projet de loi, il n'est pas fait pour nous, il est fait pour ceux que ça concerne, et, dans le cas présent, c'est les citoyens qui prennent ce service-là et ceux qui opèrent ce service-là.

Alors, moi, je le prends à mon compte. On nous a donné des... On nous a fait des démonstrations. Le ministre, il n'aime pas l'argument des voies réservées. Je n'ai pas dit que c'étaient les seuls véhicules qui allaient sur les voies réservées. Il y a d'autres circonstances, certains virages autorisés, permis et ainsi de suite, ça existe. Et, à ma connaissance, il y a des véhicules, comme les limousines, qui n'ont pas de lanternon. Alors, eux autres, là, il y a un intérêt pour eux autres.

Si l'argument du ministre, c'est le lanternon, bien, les limousines, ils n'en ont pas, de lanternon, ils n'en ont juste pas. Alors, ça, ça devient là un argument totalement contraire à celui du ministre.

La Présidente (Mme Grondin) : Avez-vous des commentaires, M. le ministre?

M. Bonnardel : Je répète la même chose au député, Mme la Présidente. Il n'y a aucun avantage à ce que les sociétés de taxi, les chauffeurs, au Québec, gardent une plaque T. Il n'y en a pas. Le lanternon va faire le travail. L'identification du véhicule sera bien écrite, comme on l'a mentionné. Les gens qui vont prendre un taxi le lendemain de l'adoption de la loi vont continuer d'avoir le même taxi avec une plaque de promenade.

M. Barrette : Mme la Présidente, je viens de dire au ministre que les... À moins qu'il me dise un bout que je ne sais pas, là, les limousines qu'on voit à Dorval, là, ils n'ont pas de lanternon. Alors, l'argument du lanternon...

M. Bonnardel : M. le député, ils auront une identification, comme je vous l'ai mentionné, par la SAAQ.

M. Barrette : Les taxis?

M. Bonnardel : Les taxis et les limousines.

M. Barrette : Et les limousines.

M. Bonnardel : Et les véhicules...

M. Barrette : Une identification visible?

M. Bonnardel : Bien oui.

M. Barrette : Exemple?

M. Bonnardel : Bien, c'est l'article où je vous ai dit tantôt... 24, 50 et 53.

M. Barrette : On le verra à 53. Alors, comme j'ai dit qu'on ne ferait pas les articles à l'avance, on va rester sur cet amendement-là. Alors, sur cet amendement-là, là, ce que le ministre nous dit essentiellement, c'est que l'argument qui a été exprimé très clairement par les représentants de l'industrie du taxi est faux. C'est ça qu'il nous dit, là. Les gens de l'industrie y voient un avantage que je comprends, que je défends, et le ministre, lui, nous dit : Vous êtes tous, incluant vous, les gens sur le terrain, dans le champ gauche, moi, ministre, j'en sais plus que vous, je n'y vois aucun avantage. C'est ça que je comprends, là. Est-ce que ma lecture, Mme la Présidente, est erronée, là? Le ministre dit que son opinion a plus de valeur que celle des gens sur le terrain.

M. Bonnardel : J'ai rencontré, M. le député, quelques fois l'industrie du taxi. Ils m'ont énormément demandé d'alléger les règles dans une certaine mesure. Et cette plaque T, pour moi, pour le client qui nous écoute ou le futur usager, dites-moi sérieusement que, parce qu'il a une plaque T, le service est meilleur. Non. Et, le lendemain, quand il aura une plaque de promenade, M. et Mme Tout-le-monde, à Montréal, à Gatineau ou à Québec, aura le même bon service qu'il avait hier. Que ce soit une plaque T ou une plaque de promenade, il n'y en aura pas, de changement. Le chauffeur de taxi qui est ici, là, le lendemain matin, ce n'est pas vrai qu'il va se dire : Tiens, j'ai une plaque de promenade, je serai moins gentil dans mon taxi. Non, il va faire le même travail qu'il fait depuis des années, mais avec une plaque de promenade. L'identification de sécurité sera faite par le lanternon et l'identification à poser sur le parebrise.

M. Barrette : Alors, le ministre, Mme la Présidente, ne voit clairement aucune situation où l'identification du véhicule par la plaque peut simplifier la vie de ces gens-là, notamment dans le cas des limousines, pas des longues... des limousines étendues, là, on ne parle pas de ça, là, on parle des limousines qui servent de taxi, comme celles que l'on voit à l'aéroport, qui n'ont pas de lanternon.

M. Bonnardel : Qui auront, M. le député, une identification sur le parebrise.

M. Barrette : Qu'est-ce que vous voulez que je dise, Mme la Présidente? Le ministre a raison. Il a plus raison que les gens de l'industrie. Les gens de l'industrie voient des choses que le ministre ne voit pas, puis il se trompe. C'est ça, la situation, là, il se trompe. Bien, voilà, qu'est-ce que vous voulez, lorsqu'on est détenteur de toute la vérité, c'est difficile de proposer des amendements. Alors, je n'ai pas d'autre commentaire à faire.

La Présidente (Mme Grondin) : Vous n'avez pas d'autre commentaire? Est-ce qu'il y a... Mme la députée de Mercier.

• (15 h 30) •

Mme Ghazal : Oui, merci, Mme la Présidente. C'est ça, pour... Moi aussi, je suis d'accord avec cet amendement-là. Ça fait qu'on va l'appuyer. Puis une des choses qui a été dite, c'est par rapport à la sécurité, c'est aussi, par exemple, le

port de la ceinture de sécurité. Je ne sais pas c'est quand, la dernière fois que vous avez pris un taxi, mais souvent ils ne la mettent pas. Les chauffeurs de taxi, ils ont une exemption à cause de la question de sécurité, parce qu'ils peuvent être étranglés par des clients malfaisants, et donc c'est un risque. Et là ce que je me demande, par exemple, quand les voitures vont rouler, il va y avoir un chauffeur, avec une plaque régulière, qui ne porte pas sa ceinture de sécurité, ça fait que, là, ils vont, quoi, ils vont continuellement se faire arrêter par la police, ils vont continuellement se faire arrêter par... Je parle, par exemple, que ce soient les nouveaux joueurs ou les taxis réguliers. D'ailleurs, les nouveaux joueurs, ça, c'est une question qui me vient à l'esprit, là, pendant que je parle, les nouveaux joueurs aussi pourront ne pas porter... ils auront l'exemption du port de la ceinture de sécurité. Donc ça, c'est un élément.

L'autre élément. On parlait des voies réservées puis aussi pour faciliter, que la police puisse les identifier : Ah! c'est un taxi, donc, juste avec leur système informatique, que les policiers puissent les identifier. Donc, c'est vraiment pour une question de sécurité. Je comprends que vous parlez du lanternon qui, lui, est suffisant pour les identifier. Mais la plaque T, c'est quand même un élément de plus qui va faciliter aussi le travail des policiers pour faire cette discrimination-là entre qui est chauffeur de taxi puis les autres. Est-ce que ça, ça, vous y voyez un avantage pour faciliter le travail du service de police?

M. Bonnardel : Bien, si vous êtes en service, Mme la députée, vous avez votre lanternon, l'identification se fait facilement. Si vous n'êtes pas au travail, vous enlevez le lanternon, vous n'êtes plus au travail. Alors, vous vous promenez avec votre véhicule immatriculé avec votre plaque de promenade et, nécessairement, vous avez sûrement gardé sur le pare-brise l'identification d'autorisation soit par le répondant ou par la SAAQ, qui définit que vous avez un véhicule dûment autorisé à recevoir des clients.

Mme Ghazal : C'est sûr, là, vous allez dire : On essaie de trouver toujours les cas où les gens ne respectent pas les lois, mais c'est important de les trouver parce que c'est à ça que ça sert, la loi, pour que, s'il y a des failles, bien, la loi puisse les prévenir puis mettre les correctifs.

Donc, si on pense, par exemple, à quelqu'un, je ne sais pas, moi, qui a accès à un lanternon, ce qui est possible parce que c'est quelque chose qui s'enlève et qui se met facilement, puis il dit : Tiens, je vais aller faire le taxi. Puis il met le lanternon. Vu qu'il n'y a plus de plaque pour l'identifier, cette personne-là pourrait opérer puis avoir l'air d'un taxi, quelqu'un de déguisé en taxi, mais qui ne répond pas aux exigences. Juste avec un lanternon, c'est facile que ce soit enlevé et mis dans un autre... sur un autre véhicule. Comment est-ce qu'on peut...

Parce que vous dites : Le lanternon, on peut l'enlever et le remettre. Quelqu'un d'autre qui n'a pas tous les requis pour faire du transport de personne, mais qui met le lanternon, puisque c'est une plaque régulière... Donc là, on pense que c'est un chauffeur de taxi, à moins que, peut-être, le policier décide de rentrer son immatriculation. Mais, de toute façon, il n'y a pas... il n'y a plus de lien entre le véhicule immatriculé et le fait que... Donc, ce cas de figure de fraude, comment est-ce qu'on peut... comment, en enlevant la plaque T, on peut s'en prémunir?

M. Bonnardel : Bien, premièrement, quand vous êtes dûment identifié à la SAAQ, si la police entre le numéro de plaque...

Mme Ghazal : ...

M. Bonnardel : Et voilà.

Mme Ghazal : Mais, si elle ne le rentre pas puis elle dit : Ah! c'est un taxi, puis il ne porte pas son... je veux dire, comment... Supposons que ce n'est pas un taxi déguisé en taxi, avec un lanternon. Ça existe, ça, c'est quelque chose de possible. Comment est-ce qu'on s'assure? Alors, qu'avec la plaque, c'est très difficile à enlever et à mettre, tu ne peux pas... Mais le lanternon, c'est possible.

M. Bonnardel : ...écoutez, c'est possible qu'il y ait de faux taxis. Je ne sais pas, je n'en ai jamais vu. Mais présentement des faux...

Mme Ghazal : Mais ce que je veux dire, c'est qu'on augmente le risque encore plus.

M. Bonnardel : Bien oui. Mais là, des faux taxis, il y en a peut-être. Puis je ne sais pas, je ne pense pas...

Mme Ghazal : Mais le risque... C'est toujours une question de risque.

M. Bonnardel : Oui, oui.

Mme Ghazal : C'est qu'avec la loi actuelle on a mis les... Il y avait la loi précédente, là. Bien, avant le projet de loi. Il y a les chiens de garde qui sont là, c'est-à-dire la plaque. Là, on parlait du permis. Mais on les enlève un à un. Là, on enlève celui-là. Le risque augmente, le risque de fraude augmente. Vous, vous dites : Mais non, je souhaite que les gens soient honnêtes et tout ça. Mais le risque est là et il est présent. Vous le reconnaissez, qu'il augmente?

M. Bonnardel : Écoutez, c'est votre analyse, votre interprétation d'une situation qui pourrait arriver. Là, on est peut-être dans le dixième de pour cent, mais ça se peut. Ça se peut que ça arrive. Ça se peut que ça arrive. Mais, encore une

fois, la police fera le travail. Si c'est le cas, il y aura une dénonciation, j'imagine, par n'importe quel chauffeur de taxi qui pourrait voir un concurrent qui a un lanteron qui n'est pas le sien dans... Ça doit être assez particulier de se promener avec un lanteron qui n'est peut-être pas le tien ou qui est faussement utilisé d'une compagnie. En tout cas, je ne sais pas, moi, je n'en ai jamais vu, là, mais, s'il en existe...

Mme Ghazal : Pour avoir, par exemple, le héléage, et tout ça... Ce que je veux dire, c'est qu'on met... on enlève toute la responsabilité d'un système qui a été mis en place pour s'assurer de la sécurité du public, on enlève ça puis on souhaite... puis on ramène ça à la responsabilité individuelle des gens qui vont conduire, de façon volontaire, qui vont déclarer leur maladie, qui vont s'assurer d'avoir une voiture, pas de fraude, etc., ça fait qu'on... ou à la plainte. C'est juste ça.

Ça fait que, ça, qu'on le veuille ou pas, ça augmente ce risque-là de moins de sécurité pour les clients, les clients que... Vous dites que vous êtes le lobby et le protecteur des clients, des gens qui prennent ces services-là. Bien, moi, je vois qu'on enlève petit à petit puis on ramène ça sur la responsabilité individuelle des gens qui oeuvrent dans l'industrie et non pas... ou les policiers qui doivent faire encore plus de travail de surveillance. Ça fait que c'est sûr que ça augmente, mathématiquement, ça va augmenter ces risques-là de fraude puisque les contrôles diminuent. Donc, forcément, c'est ce que je vois. Vous ne faites pas la même lecture. Logiquement, je la fais, moi, pour moi, c'est une évidence, mais, bon.

J'avais une question par rapport à la plaque T. Parce qu'une des raisons fondamentales que vous avez énoncées c'était de réduire la charge administrative, de rendre ça beaucoup plus facile à tout le monde, c'est toujours ça, d'enlever les barrières pour augmenter l'offre. Puis une des... avec la plaque T, c'est que le coût de ça... Ça a un coût beaucoup plus élevé qu'une voiture... une plaque normale. C'est de combien? Je n'ai pas les chiffres, là, en tête, là.

M. Bonnardel : 800 quelques dollars.

Mme Ghazal : 800 quelques dollars, alors que, pour une plaque normale de M., Mme Tout-le-monde...

M. Bonnardel : 220, je pense, à peu près, là.

Mme Ghazal : Donc, c'est une grosse différence.

M. Bonnardel : Ça dépend des régions, il y a des plaques qui sont plus chères.

Mme Ghazal : Mais c'est quand même une différence. Donc, c'est des coûts de moins. C'est la raison fondamentale derrière laquelle on enlève la plaque T, d'enlever ces coûts-là, ça faisait partie de votre argumentaire. Mais, quand ça coûte moins cher... Ça, c'est autant de taxis qui sont actuellement... ça veut dire, c'est autant d'argent de moins pour la SAAQ, pour l'État québécois. Comment est-ce qu'on va... Est-ce que vous avez évalué la perte, en assurances, vu qu'on enlève la plaque T, la perte de ce que la SAAQ percevait des taxis puis que maintenant elle percevra beaucoup moins, elle ne le percevra pas? Quelle est la perte et comment est-ce que ça va être compensé pour l'État québécois?

M. Bonnardel : Donc, dans le document que je vous ai laissé hier, Mme la députée, à la fin du point, à gauche, la contribution d'assurance à la SAAQ... pas l'identification, mais l'analyse qui se fera, donc, entre la SAAQ et les répondants, la...

Une voix : ...

M. Bonnardel : Non, c'est la... Bien, la portion d'assurance comme telle, que vous me dites, sur la plaque comme telle, la contribution d'assurance sera négociée entre... oui, je vais le dire ainsi, négociée entre la SAAQ et, s'il y a des répondants, là, donc, le...

Mme Ghazal : Mais donc, est-ce que ça peut finir par coûter toujours 800 \$, plus cher que 800 \$, moins que 800 \$? Parce qu'il y a un manque à gagner pour la SAAQ.

M. Bonnardel : ...il y aura nécessairement... Les chauffeurs Uber ne paient pas de contribution additionnelle chauffeur de taxi. Nécessairement, demain matin, il y aura un nombre plus élevé de contributeurs, donc il y aura moins de...

Mme Ghazal : Donc, il va y avoir beaucoup plus d'immatriculations, beaucoup plus de...

M. Bonnardel : Non, mais, je veux dire, ceux qui sont déjà enregistrés, la SAAQ aura à vérifier... pas vérifier, mais négocier avec le répondant une contribution d'assurance x parce que les chauffeurs de taxi n'auront plus à la payer. Alors, oui, il y aura nécessairement un coût moindre réparti par un nombre plus élevé de chauffeurs.

Mme Ghazal : Mais, attendez un peu. Parce que les chauffeurs qui sont déjà là, ils contribuent déjà... Ah! parce que ça va être négocié. Ça fait que ça se peut que ça coûte quand même plus cher qu'une plaque normale pour les chauffeurs.

M. Bonnardel : Je peux dire une analyse, une analyse, au lieu de négocier, là, c'est une analyse qui va être faite par la SAAQ. Encore une fois, le coût de cette assurance, de ce droit d'assurance, sera réévalué, nécessairement. Présentement, les chauffeurs de taxi paient une plaque T extrêmement chère, dispendieuse, parce qu'ils sont un nombre x. L'assiette va

augmenter parce que, nécessairement, il y aura plus de chauffeurs. Donc, il y aura réduction du droit à l'assurance qui était perçu...

Mme Ghazal : Mais le coût, on ne le sait pas. Là, vous dites que c'est 200 \$ pour nous...

M. Bonnardel : Ah non! mais il va être moindre.

Mme Ghazal : ...mais ça se peut que ça soit, finalement, 600 \$.

M. Bonnardel : Non. Il y a des actuaires qui vont l'évaluer, mais le coût sera nécessairement beaucoup moindre que ce que le...

Mme Ghazal : Mais l'idée, c'est que la SAAQ ne sera pas perdante.

M. Bonnardel : Bien non.

Mme Ghazal : Au total.

M. Bonnardel : Bien non, c'est ça, parce qu'il y aura plus...

Mme Ghazal : Mais on n'arrive pas à évaluer. Parce que ça faisait partie d'un des argumentaires : plus de poches dans les chauffeurs... plus de plaque T, donc plus d'argent dans leurs poches, et tout ça. Mais finalement pas tant... On ne le sait pas. La vraie réponse, c'est qu'on ne le sait pas.

M. Bonnardel : Bien, la baisse... le coût de la plaque, selon ces analyses qu'ils feront, je vous donne un chiffre, je vous donne un chiffre, est-ce que ce sera 300 \$ de moins, 500 \$ de moins?

• (15 h 40) •

Mme Ghazal : Ça fait que la vraie réponse à : Beaucoup plus d'argent dans leurs poches, la vraie réponse aujourd'hui, c'est : On ne le sait pas. On imagine, et on souhaite, et on souhaite pour les chauffeurs ou les anciens propriétaires chauffeurs qu'eux ils vont faire plus d'argent dans leurs poches, puisque leur plaque T va coûter moins, mais on ne le sait pas de combien.

M. Bonnardel : Sûr que ça va coûter moins cher, sauf que le montant exact, je ne peux vous le donner aujourd'hui parce que cette analyse sera faite par les actuaires à la SAAQ.

Mme Ghazal : On laisse sous la responsabilité entre les répondants et... c'est-à-dire les actuaires de la SAAQ, et, basé sur ça, ils vont donner un montant qui va être différent d'un répondant à un autre?

M. Bonnardel : Non, parce qu'eux ils vont dire : S'il y a un nombre x de chauffeurs...

Mme Ghazal : Au total?

M. Bonnardel : ...au total, comme je vous le disais tantôt, l'assiette sera augmentée du nombre de chauffeurs, nécessairement, donc l'assiette va répartir cette contribution d'assurance sur, exemple, 15 000 chauffeurs au lieu d'en avoir 12 000.

Mme Ghazal : Puis... Oui, c'est ça. Dans le fond, par exemple... Parce que, là, le projet de loi va être adopté, là, il va y avoir tous les nouveaux joueurs, tout le monde qui va embarquer, et là, plus tard, la SAAQ va voir les demandes, et là elle va avoir la vraie quantité, si on veut, de demandes, là, de chauffeurs, puis après ça elle va actualiser ça à chaque année? Elle va actualiser ça à quelle fréquence, pour établir ce montant-là?

M. Bonnardel : C'est aux trois ans, aux trois ans.

Mme Ghazal : Aux deux, trois ans?

M. Bonnardel : Trois ans.

Mme Ghazal : Aux trois ans.

M. Bonnardel : C'est comme les droits d'immatriculation pour les motos.

Mme Ghazal : C'est déjà comme ça, pour nous.

M. Bonnardel : La discussion sur les motos, que certains ont eue cet été, là, bon, bien, c'est la même chose. C'est sur trois ans.

Mme Ghazal : O.K. Mais moi, je vois quand même une... On laisse... On ne le sait... Au final, au final, le montant de la SAAQ, qu'elle va avoir, ne sera pas moindre, ça, c'est sûr, parce que l'État ne veut pas avoir moins d'argent. O.K. Mais, pour les chauffeurs eux-mêmes, personnellement, ça se peut que la réduction soit moindre. On ne le sait pas.

M. Bonnardel : Elle sera moindre.

Mme Ghazal : Vous, vous êtes sûr qu'elle va être moindre...

M. Bonnardel : Ah! bien oui, parce que...

Mme Ghazal : ...mais ça va dépendre du nombre de personnes qui vont conduire. Plus il y en a, c'est ça que vous dites, plus il y en a, plus...

M. Bonnardel : C'est ça. Plus il y a aura de chauffeurs sous l'égide d'un répondant, répondant 1, 2 ou 3, bien, le nombre de chauffeurs qui vont payer la tarte de l'assurance, bien, à la fin, nécessairement, le montant sera moins élevé pour les chauffeurs, déjà, qui payaient, eux, 800 et quelques dollars. C'est sûr que ça va coûter moins cher.

Mme Ghazal : O.K. Très bien. Merci.

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

M. Gaudreault : Oui. Deux questions concernant l'amendement, pour lequel on a un préjugé favorable, là. Alors, il se trouve que j'ai deux questions d'éclaircissement qui pourraient peut-être modifier mon jugement.

Est-ce que le ministre peut nous fournir des... peut-être avec les gens qui l'accompagnent, là, qui viennent sûrement de la Société de l'assurance automobile du Québec, est-ce que le ministre peut nous fournir un historique de la plaque T? Ça vient... Quand est-ce que ça a été implanté? Quelles étaient les raisons de la plaque T? Est-ce que c'est les années 60, les années 50, les années 80? Je ne sais pas. Et pourquoi une plaque T? Et pourquoi ce n'était pas tout simplement un F, là, comme on voit pour les véhicules de location ou les véhicules de commerce, ou un A, comme un A autobus, là? Mais c'est quand même du transport collectif. Alors, d'où ça vient, la plaque T? Pourquoi on l'a mise?

Alors, si on connaît un peu plus les raisons... je ne sais pas si on peut retourner dans le *Journal des débats* à l'époque ou ailleurs, mais, si on connaît les raisons, on va peut-être savoir les conséquences de l'enlever. Ça, ça me fait penser à la création de la Société des alcools du Québec, tu sais? C'était pour contrôler la prohibition, puis aujourd'hui on s'en inspire beaucoup dans la question du cannabis. Bon, bien, c'est un peu la même chose, là, toutes choses étant comparables par ailleurs, là. Mais pourquoi on a implanté ça au Québec, la plaque T? Et ça va peut-être nous emmener à réfléchir aux conséquences de l'enlever. Un.

Et, deux, Mme la Présidente, le ministre nous parle beaucoup des lanternons sur les toits des véhicules taxi. Mais, dans l'amendement du député de La Pinière, on parle aussi de TS pour un taxi spécialisé offrant des services de limousine de luxe ou de grand luxe. Moi, je ne prends jamais ça, là, mais je sais, quand on sort de l'aéroport, on en voit plein, puis ils ont effectivement une plaque TS, mais ils n'ont pas de lanternon. Donc, si on enlève la plaque TS, on ne saura pas si c'est une limousine de luxe ou de grand luxe, là, ou un taxi spécialisé parce qu'ils n'ont pas nécessairement de lanternon. Donc, il y a quand même, pour moi, une nuance importante.

Puis ce que je comprends, c'est qu'il existe aussi les plaques TA pour taxis adaptés. Mais là, le ministre... pas le ministre — c'est un vieux réflexe, là — le député de La Pinière ne l'a pas mis dans son amendement de garder les TA pour taxis adaptés. Alors, j'aimerais ça avoir des éclaircissements là-dessus de la part du ministre.

M. Bonnardel : Moi, je n'ai pas l'analyse globale du pourquoi la plaque T a été implantée voilà peut-être 40 ans, 50 ans. Mais il y avait deux choses, deux choses — je n'ai pas la date — deux choses. C'était pour identifier l'agglomération, dans le T et un des chiffres qui étaient par la suite. Donc les agglomérations sont abolies, et, de l'autre côté, bien, le pool d'assurance. La question, tantôt, que la députée me posait, bien, avec la plaque T, on avait identifié... on identifiait un nombre x, et, avec ces 6 200 plaques, mettons, exemple, bien, la répartition du droit d'assurance était faite entre ces 6 200. Voilà. Voilà. Et j'imagine qu'à l'époque il y avait sûrement l'idée d'une identification additionnelle. Puis c'était peut-être ça. Je n'ai aucune idée.

M. Gaudreault : O.K. Je suis à demi satisfait, là, de la réponse, parce que peut-être qu'en sachant à quel moment ça a été créé, peut-être qu'on va en apprendre davantage. Sur TS, c'est que les taxis spécialisés ou les services de limousine de luxe ou de grand luxe, ils n'ont pas de lanternon, donc comment on peut distinguer les taxis spécialisés ou les services de limousine de luxe ou de grand luxe? Parce qu'on voit qu'il y a un jacuzzi dans la limousine ou c'est... Comment on peut distinguer ça, là?

M. Bonnardel : Il y a trois articles, M. le député, l'article 24, 50 et 53, où on va parler... où on va identifier les véhicules dûment autorisés à rouler.

M. Gaudreault : Pouvez-vous m'attendre? Pouvez-vous m'attendre deux secondes? Vous dites : Les articles 24...

M. Bonnardel : 24, 50 et 53. Mais je n'ai pas le droit de vous le dire, ça, M. le député.

Des voix : ...

M. Bonnardel : Ça dépend à qui, oui.

M. Gaudreault : 24, 50 et...

M. Bonnardel : Et 53.

M. Gaudreault : O.K. Excusez, Mme la Présidente, là, c'est parce que, là, il faut qu'on prenne le temps de le regarder un petit peu. O.K. Les accessoires, vous faites référence aux accessoires qui pourraient être... Donc, pour le taxi, service de luxe, là, limousine de luxe, on pourrait mettre un accessoire particulier. C'est ça que vous me dites?

M. Bonnardel : Donc, comme je mentionnais, vous n'étiez pas là hier, là, mais c'est important pour votre gouverne personnelle. Ce n'est pas grave, ça. C'est que, pour le répondant ou pour le chauffeur de taxi traditionnel indépendant, que vous ayez à travailler sous un répondant ou vous êtes seul, vous aurez une identification donnée par la SAAQ pour identifier le véhicule, en plus si vous êtes taxi. Alors, si vous êtes limousine, bien, vous aurez ce qui sera défini par règlement, comme je le mentionnais, peut-être le collant bleu SAAQ du véhicule dûment autorisé et un numéro qui va identifier votre véhicule comme il se doit.

M. Gaudreault : Donc, pour vous, ça, d'une certaine façon, ça remplace la plaque T?

M. Bonnardel : Tout à fait.

M. Gaudreault : Maintenant, il existe aussi les plaques TA, pour taxis adaptés. Est-ce qu'un taxi adapté qui est plaqué TA, aujourd'hui, peut faire aussi du taxi régulier ou il ne fait que du taxi adapté? Et est-ce qu'un taxi qui n'a que la plaque T peut aussi faire du taxi adapté? Vous comprenez ce que je veux dire? Est-ce que ça prend nécessairement une plaque TA pour faire du taxi adapté? Et est-ce que cette même plaque permet à quelqu'un qui n'a pas besoin de taxi adapté de le prendre quand même?

M. Bonnardel : ...parce qu'il y a des permis spécifiques pour le transport adapté, mais... Il y en a 300 et quelques, là. Si vous me donnez quelques minutes...

M. Gaudreault : Oui, je vous les donne.

M. Bonnardel : ...je peux vous donner le... spécifiquement les chiffres.

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

(Suspension de la séance à 15 h 50)

(Reprise à 15 h 59)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, chers amis, nous allons reprendre nos travaux. S'il vous plaît! Donc, nous allons reprendre nos travaux. Est-ce que c'était le député de Jonquière qui avait la parole? Je pense que oui. Et il n'est pas de retour encore. Alors, Mme la députée de Mercier, vous aviez demandé la parole. On redonnera la parole au député de Jonquière.

Mme Ghazal : Bien, en fait, j'avais juste une question. Parce qu'il avait posé la question par rapport au transport adapté...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il va revenir.

Mme Ghazal : Comment ça fonctionne en ce moment? En fait, comment ça fonctionne pour les identifier?

M. Bonnardel : Il n'existe pas de...

Mme Ghazal : Non, ils n'ont pas de TA.

• (16 heures) •

M. Bonnardel : Il n'y a pas de TA, là. Il n'existe pas de plaque TA, là. Alors, il y a 7 500 propriétaires qui ont une plaque, qui ont le permis comme tel mais qui, eux, peuvent faire du transport adapté s'ils le souhaitent. Il y en a 352 qui ont des permis de transport adapté spécifiques à transport adapté. Ils ne peuvent faire autre chose que du transport adapté. Et c'est non monnayable, non transférable.

Mme Ghazal : Puis il y avait une inquiétude, je parlais pour la question de la sécurité, du fait que, quand tu as une plaque T de taxi, tu peux ne pas mettre ta ceinture de sécurité. Même chose, par exemple, pour un bébé, une mère ou

un père avec son enfant peut rentrer, pas besoin d'un siège de bébé. Donc, ça va être comme ça pour tout le monde, tout le monde qui va faire le transport de personnes peut ne pas avoir de siège de bébé dans les voitures.

M. Bonnardel : Bien, les règles qui sont appliquées présentement, qui étaient appliquées à la plaque T, bien, quand il y aura la plaque de promenade, comme je vous le mentionnais, avec l'identification dans le pare-brise, bien, la police qui fait une vérification, exemple, saura explicitement que ce véhicule est en fonction parce qu'il est identifié à la SAAQ, qu'il ait le lanternon ou non. Donc, s'il travaille, bien là il y a le lanternon, le policier va être capable de faire la différence entre un véhicule qui est au travail ou qui ne l'est pas, mais qui n'est pas à l'abri d'une contravention quand même si c'est le cas.

Mme Ghazal : Puis il y a aussi... il existe la plaque commerciale, la plaque F, donc... parce que ça, c'est commercial, par exemple, qu'on pense aux livraisons, ou, par exemple, des autobus scolaires, ou... n'importe quelle personne morale, plaque F.

M. Bonnardel : Autobus scolaires, c'est les plaques A, et toute personne morale aura une plaque ou peut obtenir une plaque F.

Mme Ghazal : Ça fait que la plaque T... Parce que, là, on n'a pas eu l'historique pourquoi est-ce qu'on n'avait pas donné plaque F à l'époque pour les taxis. Pourquoi on a décidé de leur donner une plaque différente? Parce qu'aujourd'hui, s'ils avaient eu la plaque F, là, vous auriez enlevé la plaque F seulement pour ceux qui font le transport de personnes, alors qu'ils étaient considérés commercial, puis les autres, ceux qui sont commercial, bien, ils vont la garder parce qu'elle existe encore aujourd'hui. Mais à l'époque on a fait une distinction, mais on ne sait pas pour quelle raison on l'a faite. Ça fait qu'aujourd'hui au lieu de dire : Bien, on ne veut pas qu'ils deviennent commercial, ça veut dire, normalement, on leur a donné... Supposons, vous ne voulez pas multiplier le nombre de plaques, ça va être de leur donner une plaque F, mais ça ne suit pas la logique, votre logique. Est-ce que ça aurait été quelque chose de possible de leur donner une plaque F comme celle qui existe déjà? Parce qu'ils font quelque chose de commercial. Pourquoi c'est commercial? C'est pour avoir des revenus.

M. Bonnardel : Mme la députée, je vous l'ai déjà expliqué, il y a 90 % des chauffeurs de taxi présentement qui sont des propriétaires uniques. Alors, pour eux, demain matin, bien, comme celui ou celle qui possède cinq, 10 permis, ces véhicules seront identifiés par une plaque de promenade le lendemain avec l'identification de la SAAQ comme telle, avec le code qui va... identifié au véhicule. Plaque F, c'est une plaque pour une entreprise. Si je possède une entreprise et je la mets dans mes dépenses, j'ai la possibilité de mettre une plaque F pour n'importe quel véhicule, mais je dois déclarer un avantage impossible sur le véhicule si c'est moi qui l'utilise pour aller au travail mais qui l'utilise à des fins personnelles aussi. Ça, c'est la différence. Et, de l'autre côté, pour les autobus, c'est des plaques A qui sont identifiées aux bus.

Mme Ghazal : Oui, mais, par exemple, ceux qui ont... Ça veut dire, il y a toute la question de la perception de taxes, donc tu fais du commerce, tu... Le client, quand on paie, il y a la perception de taxes que le gouvernement prend, TVQ, parce qu'on fait du commerce. Même si, par exemple, tu es un chauffeur, tu oeuvres à titre de chauffeur unique ou tu es avec Uber, c'est le répondant qui va faire cette perception. Ça fait que c'est lui, le commercial, dans le fond, pas toi en tant que chauffeur propriétaire unique.

M. Bonnardel : Je sais mal votre question, là, mais les taxes sont perçues pour chaque course sur l'application. Ça, c'est... on ne peut pas...

Mme Ghazal : C'est là, l'aspect commercial, c'est ça que je veux amener, c'est un aspect commercial, ce n'est pas du covoiturage.

M. Bonnardel : Oui. Bien, ça, c'est l'entité en haut...

Mme Ghazal : C'est le répondant qui fait la perception.

M. Bonnardel : C'est le répondant qui a une entente avec Revenu Québec, qui doit, au nombre de courses, de façon, si je ne me trompe pas, c'est trimestriel... oui, qui envoie un chèque à Revenu Québec, parce qu'elle a perçu les taxes nécessairement et elle a perçu aussi les droits de... pas les droits de permis, là, mais la redevance, les redevances.

Mme Ghazal : Parce que ça aurait été une option possible, si on ne voulait pas déprofessionnaliser totalement le métier, parce que c'est ce que je vois, on veut que M., Mme Tout-le-monde le fasse, ça aurait été une option de dire : Bien, on peut enlever la plaque T, mais ce serait une plaque commerciale. Parce que c'est ce qu'ils font, ils font du commerce, ils ont un revenu et ils perçoivent la taxe. Sauf que vous, vous dites que ce n'est pas la même chose, c'est juste des individus, puis on veut que ce soit M., Mme Tout-le-monde qui le fasse. Il y a juste les questions de sécurité, mais là on met ça sur les policiers qui, eux, il va falloir qu'ils redoublent d'efforts pour s'assurer que, sur les routes, tout respecte les lois ou par plainte, et non pas le système par lui-même qui va faire que, quand tu fais ce service-là, il faut que tu sois... il faut que tu... ce n'est pas juste un droit comme ça qu'on donne à tout le monde, mais il faut... dans le fond, il y a des exigences. Les exigences sont : pas de permis, pas de plaque, M., Mme Tout-le-monde peut le faire, il n'y a plus rien, même si la nature du service, entre ce qui se faisait jusqu'à maintenant puis aujourd'hui, est la même. Je tire des conclusions. J'essaie de comprendre la logique derrière ça, derrière enlever tout le temps, tout le temps des exigences pour ce métier-là.

M. Bonnardel : Parce qu'il faut faire attention, vous dites des fois : Il n'y a plus rien. Ce n'est pas vrai qu'il n'y a plus rien. Il y a encore des exigences, comme on l'a démontré sur le document que je vous ai donné. Ce n'est pas vrai qu'un chauffeur qui veut soudainement faire du travail, faire du taxi de façon occasionnelle met un lanternon comme ça. Non, non, il doit passer au travers, comme je vous l'ai mentionné, différentes clauses pour obtenir son permis, avoir un véhicule qualifié, travailler sous un répondant ou être un travailleur indépendant unique.

Mme Ghazal : C'est bon, je n'ai plus de commentaire. Merci.

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

M. Barrette : Oui, écoutez, Mme la Présidente, je pense qu'il y a des choses qui arrivent de façon importante, puis là je ne peux pas passer sous silence ici un commentaire du premier ministre qui a dit, il y a quelques minutes, 30 minutes, en fait...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...

M. Barrette : Oui, je comprends, mais je vais le dire pareil, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...c'est parce que vous n'êtes pas dans la...

M. Barrette : Je sais, mais vous ne le savez pas, je ne l'ai pas encore exprimé, vous allez pouvoir le dire après. Alors, on ne veut pas des commissions parlementaires qui vont gérer à la place du gouvernement. Alors, le premier ministre vient de dire que, nous, notre commission parlementaire, parce qu'on est une commission parlementaire, bien, c'est parce qu'on ne sert pas à grand-chose, là. Mais ce n'est pas grave, je vais continuer mes discussions pareil, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...sur l'amendement.

M. Barrette : Oui, sur l'amendement. C'est spécial, quand même. Ça vaut pour vous autres aussi. C'est spécial.

Alors, Mme la Présidente, je vais éclairer la lanterne de nos collègues, là, particulièrement notre collègue de Jonquière qui se posait la question à savoir pourquoi qu'on n'avait pas mis, dans l'amendement, TA. J'avais dit, lors de l'introduction de mon amendement, que je déposais cet amendement-là suite aux commentaires faits par l'industrie. L'industrie a jugé qu'il n'était pas utile de mettre TA. Alors, ce n'est pas une position personnelle, mais bien celle de l'industrie, que je comprends.

Maintenant, pour tous les collègues parlementaires, je vais vous indiquer essentiellement par un exemple à quoi servait... puis ça, c'est important, là, ça va animer le débat, pourquoi il y avait T pour taxi, parce que c'est un rôle d'identification, mais vraiment d'identification. Point à la ligne. Pourquoi je dis ça? Parce que j'ai un exemple, moi, qui est assez patent, là. Il fut un temps, Mme la Présidente, où les médecins, croyez-le ou non, avaient une plaque d'immatriculation qui commençait par MD, imaginez-vous. Ça fait longtemps. Ça fait bien, bien longtemps. Et évidemment il avait été invoqué à ce moment-là que, lors d'une urgence, un accouchement, c'est toujours l'argument qui était utilisé, il fallait arriver à l'hôpital vite. Alors, on comprend qu'il est possible que, dans le passé, il y ait eu une utilisation intempestive de ladite plaque, et elle a été enlevée.

Le point ici étant que ces plaques-là servent à l'identification. La collègue... Et ça, l'exemple ne peut pas être plus patent que celui-là, il n'y a pas de personne transportée, il n'y a rien, là, c'est l'identification. Maintenant, aujourd'hui, on pourrait se demander si c'est encore ça, évidemment, parce que c'est assez difficile de ne pas reconnaître un autobus quand on en voit un, pourtant, ils ont une plaque A.

Alors, Mme la Présidente, je pose une question bien simple au ministre. Aujourd'hui, les plaques, là... ce fut l'expression d'un instrument fiscal, pas plus que ça. Vous avez un T parce que vous devez payer plus. Est-ce que je me trompe?

M. Bonnardel : Bien, il faudrait poser la question aux anciens ministres des Transports de l'époque, pourquoi on a décidé de mettre une plaque T. Déjà, il y avait un lanternon. Il y a toujours un lanternon. Alors, c'est deux façons... c'étaient deux façons d'identifier le taxi. Pourquoi on a amené... Encore une fois, je le disais, cette plaque T est arrivée parce qu'il y a un code qui identifie l'agglomération d'où le taxi vient. Il y a un terme anglo où on a un pool qui est associé au nombre de taxis. Donc, la contribution d'assurance était répartie selon le nombre de propriétaires et de chauffeurs qui avaient la classe comme telle.

Alors, je vous le répète, ce que j'ai dit depuis 15, 20 minutes, le lanternon, l'identification par la SAAQ fera le travail. Les policiers maintenant ont des systèmes sur la voiture qui identifient en temps réel qui est dans... pas qui est dans l'auto, à qui appartient le véhicule et l'identification que ce véhicule-là, si c'est une plaque L pour un camion de 3 000 kilos et plus, une plaque F pour une entreprise, une plaque de promenade ou une plaque de promenade identifiée à un véhicule qui fait, donc, du transport rémunéré par personne.

• (16 h 10) •

M. Barrette : Bien, moi, je dirais, Mme la Présidente, qu'avec les équipements que les policiers utilisent aujourd'hui, qui scannent les licences à distance, il y a l'utilité de pouvoir l'identifier, surtout quand le lanternon n'est pas là, il me semble que ça les avantage dans leur travail, tout comme c'est un élément qui est un élément qui accentue la sécurité pour les usagers. Moi, je le vois comme ça. Mais le ministre a souvent dit que, dans son argumentaire pour dire que ça va être bien mieux

après qu'avant, on va enlever le coût de la plaque. Le coût de la plaque, il est arbitraire, là, le ministre l'a dit lui-même. La plaque devient l'expression essentiellement d'un outil fiscal, il l'a dit lui-même. Plus il va y avoir maintenant de gens enregistrés, plus on va baisser la prime d'assurance qui est incluse dans le coût de la plaque. Alors, ou bien il y avait un rôle d'identification, moi, je pense qu'il y en a un, ou bien il y avait un rôle fiscal qui n'est pas nécessairement obligatoirement lié à la plaque, surtout avec la situation d'aujourd'hui. Mais le côté fiscal, là, rentrer de l'argent dans le gouvernement, parce que c'est ça que ça faisait, bien, ça, c'était gérable bien avant, là. Le gouvernement aurait très bien pu dire dans le passé et incluant aujourd'hui : La plaque, elle coûte moins cher, tout simplement, mais il reste le T pour l'identification, la partie... Parce que le ministre dit, là, c'est ça qu'il a dit à plusieurs reprises : On va améliorer votre vie parce qu'il n'y aura plus le frais de la plaque. Bien oui, mais le frais de la plaque, là, ce n'est pas le frais de la plaque, c'est le frais de l'enregistrement à la SAAQ en tant que taxi, et ça, ça se gère différemment de la plaque, et la plaque garde un rôle d'identification, et le ministre considère que ce rôle-là est inutile.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'ai dû le répéter une dizaine, une centaine de fois depuis le début, je l'ai déjà dit, la plaque, on pourra identifier... la police pourra identifier... parce que ce véhicule identifié par un répondant et autorisé par la SAAQ aura une identification spécifique dans le parebrise. Donc, tous les policiers sauront, quand la plaque sera scannée, si je peux le dire ainsi, que c'est un véhicule qui est utilisé, oui ou non, présentement pour le travail, si le lanternon est là. De l'autre côté, il y aura une contribution d'assurance moindre pour les chauffeurs de taxi, c'est certain, parce que l'assiette va grossir en termes de chauffeurs qui vont se partager la contribution d'assurance. Alors, il n'y a pas un chauffeur qui va me dire : Bien, moi, le 300 \$ ou le 400 \$ de moins, je ne le veux pas. Je pense que tout le monde va être bien content d'avoir une plaque qui va coûter moins cher.

M. Barrette : On s'entend là-dessus. Moi, je fais simplement le point, Mme la Présidente, que ce n'est pas lié à la plaque. La plaque, son rôle, c'est un rôle d'identification. Et dans l'industrie on y voit une importance significative. Maintenant, sur la question de l'identification, je vais simplement dire que je ne connais pas de technologies qui peuvent scanner un parebrise de l'arrière, là où on voit la plaque. Est-ce que le ministre connaît une technologie qui permet ça? Ce n'est pas un transpondeur, là, ce qu'il va mettre dans le parebrise. C'est une question.

M. Bonnardel : Écoutez, la plaque, votre nom, le policier va savoir que cette plaque appartient à monsieur X ou à madame X. Ce chauffeur est identifié par un répondant avec un code, avec un véhicule qui est autorisé pour faire du transport rémunéré par personne.

M. Barrette : J'ai compris, Mme la Présidente, la réponse du ministre et j'ai dit que je faisais référence à l'identification à distance. Aujourd'hui, les policiers identifient à distance, la plaque est identifiée parce qu'on la voit de l'arrière. Le ministre nous dit qu'il va y avoir une pièce d'identification sur le parebrise. Le parebrise pare la brise, et ça, c'est en avant. Je ne connais pas de technologie qui identifie par l'arrière un sticker qui est en avant. Alors, d'où l'importance de l'identification. Alors, comment ça va fonctionner, là?

M. Bonnardel : Mais je ne comprends pas, Mme la Présidente, là. Je répète, le policier est capable de savoir, avec la plaque de promenade, si, oui ou non, c'est un véhicule identifié par un répondant ou un propriétaire unique qui fait du taxi. Si le policier, ou le BTM, ou l'agent de la paix de la SAAQ arrête le véhicule, elle verra nécessairement que c'est un véhicule qui est enregistré. Elle pourra voir si, oui ou non, il y a le collant, l'application dans le parebrise avec le code d'identification. Mais tu n'es pas obligé d'aller voir immédiatement en avant, la plaque va le faire.

M. Barrette : Oui. Moi, l'argument que j'utilise, Mme la Présidente, est un argument de faisabilité tant pour les policiers que pour les citoyens. Alors, moi, je ne suis pas convaincu que le citoyen est capable de même, là, de voir le petit collant que l'on va mettre dans le parebrise, par opposition à soit... par une vision de l'avant, le lanternon, ou l'arrière, le taxi.

L'identification qui est faite par le citoyen ou le policier... L'identification la plus sécuritaire, c'est la combinaison de deux éléments. Le premier élément, c'est le lanternon. Le ministre a admis lui-même que c'était possible d'avoir de la fraude, des faux taxis, il l'a dit tantôt. Il a dit essentiellement, en s'exprimant avec beaucoup d'énergie : Oui, oui, c'est sûr que ça peut arriver mais... Évidemment, ça n'arrive pas souvent, mais ça arrive.

Alors, le lanternon plus l'autocollant, qui, lui, est pas mal moins évident, j'en suis convaincu, ou bien le lanternon plus la plaque. La plaque, ça, c'est très, très, très visible, là. Alors, moi, il me semble que, là, il y a une double sécurité. Lanternon sans plaque, automatiquement, c'est quelqu'un qui fraude. Lanternon avec plaque, bon, bien, c'est parfait. Pas de lanternon puis une plaque, bien, normalement, cette personne-là ne fait pas de transport, et c'est correct comme ça, là.

Alors, je ne vois pas, là... je ne vois pas la problématique avec l'amendement qui a été déposé, et c'est un élément de sécurité supplémentaire. Combien de temps me reste-t-il, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme St-Pierre) : 6 min 15 s.

M. Barrette : 6 min 15 s. Alors, c'est un autre exemple, comme celui de l'examen médical sur lequel je vais sûrement revenir un peu plus tard, où on diminue les niveaux de sécurité. C'est un choix, là, qui est fait. Je rappelle au ministre, qui nous a dit : On va simplifier la vie des chauffeurs de taxi, ils vont payer moins cher en n'achetant pas la plaque, bien, ce n'est pas la plaque qui coûte cher, c'est l'assurance qui est reliée. Et le ministre l'a bien démontré aux questions posées par la députée de Mercier, le coût va baisser par la mutualisation du coût de l'assurance qui, elle, proviendra d'une multiplication des chauffeurs. C'est ça qui va se passer. Ce n'est pas la plaque.

Alors, la plaque, elle fait quoi, la plaque? Elle fait de l'identification. Et l'identification a une utilité dans les environnements qu'on connaît aujourd'hui. Alors, d'un côté, il y a un discours qui dit : On va aider le taxi par le frais de plaque. Le ministre dit lui-même que le frais de plaque... Ce n'est pas le frais de plaque qui va baisser par la loi en question. La loi... le projet de loi n° 17 va diminuer le coût d'assurance parce qu'il permet une entrée facile d'une multiplication, une multitude de chauffeurs. Ce n'est pas la même chose.

Alors donc, on revient à l'élément moteur premier du projet de loi, qui est de diminuer les barrières à l'entrée pour multiplier le nombre de chauffeurs, et ce n'est que ça. Et, en diminuant les barrières à l'entrée, on augmente... on diminue nécessairement certains éléments sécuritaires.

Le ministre va me dire que c'est rare, rare, rare. Oui, c'est correct, là, j'accepte cette réponse-là. Mais ce n'est pas parce que c'est rare qu'on doit prendre la décision de l'enlever. Là, ça s'appelle un peu de la gestion de risques, et le ministre va me dire : Bien, justement, à cause du fait que c'est rare... on fait ça parce que c'est rare, donc le risque est faible. Bien, moi, je vais répondre tout de suite : Bien oui, mais on devrait, dans ce cas-là, avoir toujours quelque chose de maximal, et ce n'est pas ça qu'on fait, on baisse les éléments qui traitent de la sécurité.

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, il y a trois points. La plaque promenade va permettre d'identifier le chauffeur qui est bien enregistré par un répondant ou par... ou s'il est propriétaire unique. Il y aura l'enregistrement, donc, qui sera apposé, qui va venir de la SAAQ pour identifier les véhicules comme tels. Il y aura aussi la photo avec le numéro où, à l'article 17, le chauffeur, en bonne et due forme, aura l'obligation de mettre sa photo, pour ne pas nommer le «pocket number» que les taxis utilisent. Donc, encore une fois, la personne qui entrera dans le véhicule pourra confirmer que c'est bien ce chauffeur qui conduit ce véhicule.

• (16 h 20) •

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, c'est une réponse qui est pas mal insatisfaisante, parce que ce à quoi font référence deux des trois arguments... en fait, un des trois arguments qui est utilisé par le ministre fait référence à un moment où le citoyen est dans le véhicule. Je ne pense pas que le citoyen à l'extérieur du véhicule est capable de voir la petite carte avec la photo puis le numéro, avec la petite lumière au-dessus qu'on voit dans les taxis. Je ne pense pas que le citoyen va vraiment, comme ça, de façon, disons, systématique, dans la société, reconnaître le collant. Je pense que le collant dans le parebrise, il est fait pour un officier du secteur public en matière de sécurité, policier et autres, qui va s'approcher du véhicule pour le voir. La plaque, là, c'est parce que ça, c'est une mesure qui sert à identifier pendant que le véhicule roule, s'approche ou que la personne s'approche du véhicule. Ce n'est pas du tout la même circonstance, là. Moi, je m'approche d'un taxi, là... non, c'est-à-dire, je m'approche d'un véhicule automobile qui est stationné en quelque part et je vois que c'est une plaque de taxi, je n'ai pas besoin de voir... d'abord, je ne serai pas capable de voir l'autocollant qui est en avant puis je ne serai pas capable de voir le collant qu'il y a sur le parebrise, mais je vais voir par la plaque que c'est un taxi, je m'en approche. C'est tout, c'est à ça que ça sert. Donc, on établit que cette plaque-là, là, et le montant de l'assurance qui est reliée, bien, ça, ça se gère complètement différemment. Pour ce qui est de l'identification, qui est finalement le premier rôle, je pense que c'est le premier rôle de la plaque, avec son T, c'est de l'identification.

L'exemple que j'ai donné tantôt, c'est un exemple historique réel qu'on a aboli, le MD, parce que ça devenait ridicule puis c'était un avantage indu pour ces gens-là, mais ça a existé. Maintenant, pour le taxi, je pense qu'on a voulu faire la même chose, on l'a identifié comme ça puis on l'a gardé. Si ça n'a pas d'utilité, l'identification, bien, qu'on enlève, à ce moment-là, au ministère des Transports les A, les V, les C, les L et compagnie. Si ça n'a pas d'utilité, l'identification, si ça n'en a pas, pourquoi on ne les enlève pas? On comprend qu'il y a un enjeu fiscal attaché à ça, hein, les véhicules L, C, A, V, bon, ils ont des tarifs, là, d'immatriculation qui sont différents; motos, c'est la même affaire. Maintenant, si ça n'a pas d'autre utilité... puis ce n'est pas le cas, ça a une utilité d'identification, si l'utilité d'identification existe pour ces autres véhicules là, elle existe aussi pour les taxis, peut-être dans un... sûrement, pas peut-être, dans un contexte différent, pourquoi on l'enlève? Et, si on l'enlève, puis ce n'est pas utile, bien, pourquoi on ne l'enlève pas pour tous les autres, par cohérence?

Alors, je vais poser la question : Quelle est l'utilité d'avoir... pour nous, là, pour les citoyens, quelle est l'utilité de voir un A sur un véhicule d'Orléans Express sur la 20 entre Québec et Montréal? Là, c'est une question.

M. Bonnardel : M. le député, sérieusement, là, sérieusement, vous hélez un taxi, est-ce que vous hélez un taxi parce que vous ne voyez pas la plaque, premièrement? Vous ne la voyez pas. Ce que vous voyez, c'est le lanternon. Vous hélez un taxi parce qu'il y a un lanternon. Si vous appelez un taxi de façon traditionnelle avec le téléphone comme on le connaît, vous voyez le taxi arriver, il peut malheureusement y avoir peut-être des cas de fraude, il peut y en avoir, ça, le risque zéro, c'est impossible, mais on a mis des éléments en place. Malheureusement, qu'il y ait une plaque T ou qu'il n'y ait pas de plaque T, il n'y a pas grand-chose, malheureusement, qui pourrait empêcher une situation triste ou désastreuse. Mais les gens qui appellent un taxi vont voir un taxi arriver avec un lanternon, avec l'identification dans le parebrise, avec l'identification dans l'auto du chauffeur et de son numéro. Je pense qu'on répond à votre inquiétude ou à vos inquiétudes face à l'abandon de la plaque T où demain matin... Aucun avantage, aucun avantage à garder cette plaque T pour l'ensemble des chauffeurs de taxi, autre que d'être dans le statu quo que l'on connaît depuis les 40, 50 dernières...

Est-ce qu'on doit s'attaquer, demain matin, à la plaque A, à la plaque L ou autre? Ça, c'est un autre débat. C'est un autre débat.

M. Barrette : Je repose ma question très simple : Quelle est l'utilité d'avoir un A aujourd'hui, en 2019, sur une plaque, sur un autobus d'Orléans Express?

M. Bonnardel : Il faudrait, M. le député, interroger les anciens ministres des Transports qui, un jour, ont défini avec la SAAQ que ça prenait des plaques A pour les autobus.

M. Barrette : Mme la Présidente, je pose une question contemporaine. C'est lui, le ministre. C'est sa responsabilité. Je lui demande simplement de m'expliquer l'utilité du A sur un autobus aujourd'hui.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on est dans le projet de loi sur le transport rémunéré de personnes. Je leur expose la situation pourquoi on abandonne la plaque T, comment l'identification du véhicule de taxi va se faire.

Je l'ai répété, encore une fois, les policiers pourront le faire parce qu'avec le numéro de la plaque le véhicule sera identifié, donc, par un répondant ou directement à la SAAQ. Il y aura identification dans le parebrise avec le lanternon plus l'identification avec la photo et le numéro du véhicule dans le véhicule de taxi comme tel.

M. Barrette : Mme la Présidente, dans les secondes qu'il me reste, pourquoi le ministre refuse-t-il de répondre clairement à la question que j'ai posée?

M. Bonnardel : Parce que cela n'a aucun, aucun, aucun lien avec la loi sur le transport rémunéré de personnes avec automobile que nous étudions aujourd'hui.

M. Barrette : Et les autobus ne transportent pas des gens de façon rémunérée? Je comprends que ce n'est pas le taxi. Le ministre ne répond pas à ma question. Je trouve ça déplorable.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous interrompre. Alors, est-ce que... Je pense que, Mme la députée de Mercier, vous avez demandé la parole tout à l'heure, puis ensuite il y aura d'autres interventions.

Mme Ghazal : Sincèrement, je trouve que c'est une question légitime de savoir pourquoi... moi, j'avais parlé de la plaque F, la plaque A, pourquoi elles existent, puis aussi la question du député de Jonquière, qui avait demandé l'historique, pour savoir quelle était la raison pour laquelle on a mis la plaque. Peut-être que ce n'était pas une raison importante pour, aujourd'hui, dire pourquoi on l'enlève et que ça ne soit pas : Bien, on l'enlève parce qu'elle ne sert à rien, avec désinvolture. Il y avait peut-être une raison sérieuse. Ou peut-être que ça ne changera rien dans le résultat, mais c'est quand même bien de le savoir, pour quelle raison on l'a mise. Ce n'était pas une plaque F. Pourquoi c'était la plaque T? Je pense que c'est légitime. Il ne faut pas prendre ça avec désinvolture, et là je ne prête pas de mauvaise intention, c'est ce que j'ai vu.

Mais j'avais quand même une question. Tout à l'heure, le ministre nous...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il ne faut pas...

Mme Ghazal : Oui, j'ai encore fait ça. Je l'ai fait, oui, c'est ça...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, vous l'avez fait encore.

Mme Ghazal : Désolée. Je veux quand... Mais c'est quand même très... On pose la question en toute bonne foi, puis c'est des questions légitimes, puis moi aussi, je suis très curieuse de savoir pour quelle raison. Parce qu'aujourd'hui vous nous exposez les raisons pour lesquelles on l'enlève. À l'époque, il y avait des raisons pour lesquelles on l'a mise. Donc, ça serait... c'est tout à fait légitime de poser la question.

Moi, j'avais une... Bien, ça fait que je vous... Ça serait intéressant qu'on trouve peut-être la réponse, ne serait-ce que pour l'historique, si c'est possible, si je réitère la question du député de Jonquière.

J'avais une autre question, celle pour... Vous avez dit que, par exemple, les taxis traditionnels qui ont un lanternon, ils sont en service. Donc là, ils ont les exemptions de sécurité, par exemple pour le siège de bébé, pour la ceinture de sécurité. Après ça, ils l'enlèvent, ils ne sont plus en service. Là, les mêmes règles... lois que nous, du code de la sécurité, s'appliquent.

Mais quelqu'un qui est... Les nouveaux joueurs, bon, eux aussi, il n'y a plus de plaque T. Il n'y a pas d'autre moyen de les identifier que, par exemple, par le collant Uber. Et là vous dites qu'il va y en avoir un autre. On ne sait pas trop ça va être quoi. Vous pensez que ça va être un collant sur le parebrise, SAAQ, avec un numéro peut-être. Ça va être quelque chose comme ça. Mais cette personne-là ne va pas, comme le taxi traditionnel, enlever son lanternon puis le remettre. Elle ne va pas enlever son étiquette et la remettre, donc elle va rester là.

Donc, comment est-ce que le policier qui voit que, par exemple, quelqu'un ne porte pas sa ceinture de sécurité ou il y a un bébé à bord sans siège pour bébé, comment est-ce que le... Puis là le policier voit ça, il va mettre... peut-être qu'il va l'arrêter, puis il va lui poser la question, puis il va... ça va être ça. Mais, si, par exemple, il va regarder sa plaque, là, ça va lui indiquer que c'est un chauffeur enregistré ou inscrit, donc c'est correct, il peut faire ça, il peut le continuer, alors que peut-être que le chauffeur n'est pas en service.

Cette information-là, le policier ne l'a pas. Donc, c'est un risque qui existe aussi. Il ne sait pas qu'il est en service. La personne ne va pas toujours enlever son étiquette puis la remettre tout le temps.

• (16 h 30) •

M. Bonnardel : Mais le chauffeur de taxi qui n'est pas en opération, qui ne travaille pas, a sa plaque T pareil. Et, si un chauffeur de Lyft ne travaille pas, il peut très bien se faire arrêter lui aussi, là. Il n'est pas à l'abri de la loi, là. S'il contrevient à une règle, il va se faire arrêter.

Mme Ghazal : Mais c'est parce que le... c'est facile pour le... Le chauffeur, il voit que c'est une plaque T, tu n'as même pas besoin de scanner, c'est T, tu le sais que c'est un chauffeur de taxi, donc... Je parle de la loi actuelle, donc avant le projet de loi n° 17, donc qui est en service. Donc, il a le droit de faire ça. Mais maintenant qu'il n'y en aura plus, il n'y a pas d'autre moyen de le savoir que de l'arrêter, de scanner, je parle des nouveaux joueurs, parce qu'il n'y a plus de plaque. Mais, s'il y avait une plaque T, on sait, par exemple, que ces gens-là sont en service et qu'ils sont en train de conduire, donc ils ont cette exemption-là.

M. Bonnardel : Je ne comprends pas où vous voulez aller. L'identification par la plaque, le policier voit très bien que c'est un véhicule dûment identifié. Il se peut qu'on ne soit pas capables de définir est-ce qu'il y a une personne assise à l'arrière, est-ce qu'on fait le transport d'un point a au point b. Ça, on ne peut pas le deviner. Le policier, s'il y a une infraction... ce n'est pas parce que je transporte monsieur ici que je suis à l'abri d'une contravention, là. Si j'ai brûlé un feu rouge, pas arrêté à un stop, bien, tant pis pour lui, qui va attendre, parce que la contravention va se donner.

Mme Ghazal : Parce que la plaque T donne au chauffeur de taxi... Parce que nous, ce qu'on dit, c'est de ne pas donner cette plaque T... Par exemple l'amendement, là, ce n'est pas juste de donner cette plaque T aux nouveaux joueurs, uniquement aux taxis traditionnels pour qu'ils puissent avoir accès, par exemple, aux voies de service réservées et toutes les exemptions parce que c'est professionnel, c'est un service professionnel qu'ils offrent. Donc, c'est pour cette raison-là qu'on leur donne ça.

Mais, avec les nouveaux joueurs, ce que je me pose comme question, c'est... Ils vont avoir une identification avec des stickers, par exemple Uber ou Lyft, je ne sais pas ça va être quelle identification, et celle de la SAAQ. Mais les policiers, il faut tout le temps qu'ils les arrêtent sur les routes pour savoir qu'ils sont en train de transporter des personnes puis ce qu'ils ont le droit de faire ou pas ou de les scanner. Comment est-ce que le contrôle policier va être fait? La plaque T permettait aux policiers de faire ce contrôle-là beaucoup plus facilement puis discriminer entre taxi ou pas taxi. Mais, avec la nouvelle façon de faire, avec les nouveaux joueurs, c'est beaucoup plus difficile, et il pourra y avoir plus de fraudes, par exemple, si la personne enlève son sticker. Au moins, s'il y a la plaque T, on sait que c'est le travail qu'ils font.

M. Bonnardel : Là, j'essaie de trouver ou d'amener un élément de réponse qui pourrait vous aider, là, mais... Si on contrevient à la loi, qu'on ait une plaque T ou pas de plaque du tout, la police pourra identifier le véhicule, à qui il appartient et si, oui, il est enregistré ou non avec un répondant ou si on fait du taxi traditionnel. Si le lanternon n'est pas là, bien, le chauffeur, s'il contrevient à la loi, il se fait arrêter, il se fait arrêter. L'identification d'un véhicule Lyft versus un taxi traditionnel avec le collant qui va identifier sera là. Mais le policier, là, il fait son travail pareil. Qu'il y ait une plaque A, qu'il y ait une plaque F, qu'il y ait une plaque... plus T, ou promenade, ou peu importe, il fait son travail puis il arrête le véhicule.

J'essaie de comprendre, là, votre raisonnement, où vous voulez aller. Il n'y a pas plus de fraudes parce qu'il n'y a pas de plaque T. À la fin, le taxi fait le travail pas de plaque T. Le lanternon, le téléphone sonne, l'appareil technologique fonctionne de la même manière, le taximètre est là, le MEV est là, les règles sont les mêmes ou à peu près, le travail continue de se faire, là. Demain matin, on enlève la plaque T, on va se mettre une plaque promenade, les voies réservées continuent d'être les voies réservées pour les taxis parce que le lanternon est là. Les stationnements spécifiques aux taxis restent, héler un taxi reste. On a protégé tout ce qu'on a pu mettre pour protéger l'industrie puis leur donner exactement ce qu'eux font depuis des décennies. On n'a touché à rien, là.

Mme Ghazal : Mais je réitère peut-être la question du député de La Pinière : Pour quelle raison on a d'autres plaques pour identifier les autres sortes de véhicules? Pour quelle raison?

M. Bonnardel : Bien, ça, c'est une décision que les anciens gouvernements avec la SAAQ ont prise à l'époque en disant : Bien, est-ce que c'est une forme de revenus additionnels parce que ça coûte plus cher, une plaque F qu'une plaque promenade? Une plaque A coûte plus cher, nécessairement. Une plaque T coûtait plus cher qu'une plaque de promenade. Puis ça, il faudrait poser la question aux anciens gouvernements.

L'analyse que moi, je vous fais aujourd'hui, c'est qu'une plaque T n'a plus son besoin aujourd'hui. On n'a pas besoin d'une plaque T pour être un bon chauffeur de taxi et assurément identifier un chauffeur de taxi parce qu'il y a d'autres éléments qui vont permettre au client d'identifier un taxi. Il n'y a pas de raison de garder cette plaque T.

Puis, encore une fois, il y aura de l'argent, parce que l'assiette fiscale, le partage des droits d'immatriculation vont être... Uber, présentement, le chauffeur, il n'en paie pas, de droit. Il paie ses droits d'immatriculation, mais il ne paie pas les droits d'assurance des taxis. Mais là ça va être réparti, ça, après, là.

Mme Ghazal : Mais c'est quand même... Moi, ce que je vois, c'est quand même une déprofessionnalisation de ce métier-là.

M. Bonnardel : Pourquoi?

Mme Ghazal : C'est M., Mme Tout-le-monde qui va le faire avec sa voiture personnelle...

M. Bonnardel : Ça, c'est votre interprétation, mais pourquoi?

Mme Ghazal : ...qu'il utilise, personnellement, pour toutes sortes de raisons.

M. Bonnardel : Vous, Mme la députée, si vous décidez de faire du taxi demain matin...

Mme Ghazal : Bien, ce n'est pas ma profession.

M. Bonnardel : Non, mais, exemple, je vous donne... Vous ou votre collègue d'à côté, vous décidez d'en faire, vous décidez de faire 10, 12 heures. Est-ce que vous souhaitez bien le faire ou mal le faire? Vous allez assurément souhaiter bien le faire parce que vous souhaitez obtenir une...

Mme Ghazal : Mais c'est un revenu d'appoint. Ce n'est pas la même chose.

M. Bonnardel : Oui, mais, Mme la députée, comment vous pouvez prétendre que ceux qui veulent faire ça demain matin n'auraient pas de plaisir à le faire et de satisfaire un client en disant : Je fais ça 12 heures par semaine et j'ai du plaisir à le faire? Puis j'espère que le client que j'embarque dans mon auto se dise : Wow! Vous avez un beau véhicule, il est propre et il sent bon. Merci pour le transport que vous me faites de a à b.

Mme Ghazal : Ce n'est pas ça, la question, d'avoir du plaisir à faire ça pour arrondir ses fins de mois ou avoir du plaisir puis rencontrer du monde. La question, c'est qu'il y a des gens qui font ça pour gagner leur vie, pour éduquer leurs enfants. C'est leur profession. Puis vous, ce que vous voulez, c'est déprofessionnaliser ce métier-là. Je n'ai pas d'autre commentaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires? M. le député de Vimont.

M. Rousselle : Oui, merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Attendez. Juste pour... Parce que, quand on a pris la pause tout à l'heure, M. le député de Jonquière, c'est vous aviez la parole. Là, c'est M. le député de Vimont qui me l'a demandée.

M. Rousselle : Non, mais je n'ai pas de problème. Je passerai après.

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

M. Gaudreault : Oui. Merci, M. le député de Vimont. Bien, en fait, un petit peu dans le même sens que la députée de Mercier, je n'ai pas eu de réponse satisfaisante, là, sur l'histoire de la plaque T, là. Puis ce n'est pas parce que je veux publier ça dans la *Revue d'histoire de l'Amérique française*, là, c'est vraiment parce que moi, je me questionne. Si ça a été fait, c'est qu'il y avait une raison. Je veux dire, si on a pensé, à un moment donné, faire une plaque T, c'est qu'il y avait des raisons.

C'est comme la plaque personnalisée. Moi, quand j'étais ministre des Transports, on avait fait cette réforme-là, puis il y avait des raisons, c'était une demande. On était un des seuls États en Amérique qui n'avait pas de plaque personnalisée. Puis, en plus, c'était rentable. On avait fait une conférence de presse puis on avait expliqué. Le gouvernement qui nous a succédé, avec le ministre Robert Poëti, a mis ça de côté, puis ils l'ont ramené plus tard, mais tout était fait. Mais ça, c'est une autre histoire. Mais, je veux dire, il y a une trace, dans l'histoire à quelque part, pourquoi on a amené les plaques personnalisées.

Deuxième exemple, les plaques vertes. Moi, j'en ai une, j'ai un véhicule électrique. J'ai une plaque verte. Pourquoi il existe une plaque verte? C'est parce que c'est identifié que c'est un véhicule électrique. Les véhicules avec une plaque verte peuvent circuler dans certaines voies réservées aux autobus et aux véhicules électriques. Une plaque verte...

D'ailleurs, il y a un dossier qu'il faut que je parle au ministre, là, pour le pont de la 25. Quand la plaque verte est scannée par le système du pont de la 25, normalement, on ne paie pas de péage. Mais là on reçoit finalement un compte puis on apprend — je fais une parenthèse, là — par après qu'il faut aller s'inscrire à Laval en auto pour dire qu'on a une plaque verte. Alors, je passe le message au ministre, là. Il y a plein de monde qui me parle de ça. Il faudrait régler ça. Mais c'est pour ça qu'on a une...

M. Bonnardel : ...

M. Gaudreault : Bien non, ça n'a pas de sens.

M. Bonnardel : Je le sais. Tu as raison, tu as raison.

M. Gaudreault : Donc, on s'en reparlera, là. Mais je prends ça aujourd'hui comme un engagement de changer ça, puis tous les électromobilistes vont être contents. Mais donc c'est pour ça qu'on a une plaque verte, l'histoire existe.

Donc, s'il y a une plaque T, il y a sûrement une histoire. Puis je ne veux pas l'avoir nécessairement tout de suite, Mme la Présidente. Moi, je veux dire, s'il y a quelqu'un à la SAAQ qui nous écoute présentement, qui peut faire la recherche puis revenir demain ou après-demain avec un document, on suspendra le vote sur la motion du... pas la motion, mais sur l'amendement du député de La Pinière puis on aura l'éclairage. Mais il y a sûrement quelqu'un dans les milliers d'employés de la SAAQ qui connaît l'histoire de la plaque T. Puis moi, je veux savoir ça puis, pour l'instant, je ne suis pas satisfait de la réponse.

Après ça, il y a eu tout un débat, là, tout à l'heure, sur le TA. Je m'excuse, j'ai dû sortir tout à l'heure pour une demande d'entrevue. Je ne sais pas s'il y a eu une réponse là-dessus. Si oui, je regarderai peut-être le *Journal des débats*. Mais là il y a deux versions, là. Il y a des gens de l'industrie du taxi qui me disaient que ça n'existait pas, la plaque taxi adaptée, TA. Le ministre, tantôt, juste avant qu'on suspende, il semblait dire qu'il y en avait 300, à peu près, des plaques TA. Alors, quel est...

• (16 h 40) •

M. Bonnardel : Il n'existe pas de plaque TA.

M. Gaudreault : Elles n'existent pas. Bon, ça, c'est réglé. Alors, on va enlever ça de l'équation.

Sur la question de la plaque T, un petit peu plus sur le fond des choses, parce que, tout à l'heure, je comprenais que le ministre ne comprenait pas le sens de l'intervention de la députée de Mercier, admettons qu'il y a un taxi qui a un lanternon, mais qui n'a pas de plaque T, comme veut le faire le ministre, c'est facile d'arracher le lanternon puis, après ça, de se fondre dans la masse des véhicules, tandis qu'une plaque T permet au moins, sans lanternon, de quand même identifier que c'est un véhicule taxi, s'il y a des malfaisants, ou quoi que ce soit, qui... ou des actes criminels qui se font sur un taxi, ou quelqu'un qui veut retirer l'espèce de lanternon puis partir avec le véhicule. Une plaque T permet quand même de garder ça.

Donc, voilà les interventions que je voulais faire à ce stade-ci. Et on va se reparler de la plaque verte sur le pont de la 25.

Une voix : ...

M. Gaudreault : Parle-moi de ça!

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

M. Rousselle : Moi, je regarde ça, la plaque T. Moi, je sais bien... Comme vous le savez, je suis un ancien policier puis j'ai déjà été motard à la police. Moi, je sais bien que, quand un policier suit un taxi, qu'il ait une plaque T ou... il ne commencera pas à vérifier s'il a une plaque de M. et Mme Tout-le-monde, il ne commencera pas à vérifier si sa plaque correspond avec le lanternon. Honnêtement, sur le travail, ils vont le prendre quand il va avoir une interception à cause d'une infraction, ou quoi que ce soit. C'est là qu'ils vont vérifier ça. Il ne vérifiera pas, là, d'une manière systématique. Donc, ça se pourrait qu'il y ait quelqu'un qui ait un lanternon, comme vous appelez, ou un dôme, parce qu'il a des gens du taxi ici, puis que la plaque appropriée... ce n'est pas une bonne plaque, ça. Donc, en partant, l'affaire... Et c'est là l'importance, là, de quand on regarde.

Puis là, quand que... mon collègue, tantôt, il parlait du TA, concernant la question, il faut juste mentionner que mon collègue a bien mentionné que nous autres, on s'est collés sur qu'est-ce qu'on a entendu avec l'industrie du taxi. Puis l'industrie du taxi ne demandait pas le TA. C'est pour ça que, d'ailleurs, on n'a pas été... On a été là juste en réponse à notre collègue.

Une question, parce que, là, vous voulez mettre des autocollants à la place : Un autocollant, il est bon pour combien de temps? Pour combien de temps que vous le donnez, cet autocollant-là?

M. Bonnardel : Bien, l'autocollant, il va être disponible immédiatement quand le véhicule va être dûment enregistré avec un répondeur ou directement à la SAAQ. Cet autocollant, est-ce qu'il aura une durée de vie de deux ans, trois ans? C'est par règlement qu'on va le définir. Mais, en quelque part, l'autocollant peut être... Moi, je veux m'assurer que l'autocollant ne change pas de couleur au soleil ou qu'il soit durable dans le temps, là. Alors, ça, c'est la SAAQ qui va s'assurer d'avoir un autocollant qui est visible, qui est visible pour le client, tout comme pour les agents de la paix du BTM ou de la SAAQ.

M. Rousselle : On se projette dans le temps. Ça fait 10, 15 ans qu'on fonctionne avec un autocollant. Il y en a là-dedans qui ont arrêté, il y en a d'autres, des nouveaux, donc, ça va «mover» là-dedans, là, c'est certain. Donc, des autocollants, il va y en avoir plein. Si on se rapporte dans le temps qu'il y avait des autocollants sur les plaques là, il y en avait, des autocollants. Comprenez-vous? Puis, bon, ça a changé. On les a enlevés, ces autocollants-là, parce que c'était trop de manutention.

Là, vous revenez avec des autocollants qui vont être dans les vitres pour une durée. Puis là, je sais, vous m'avez dit, là : Oui, mais on va être par règlement, puis tout le kit. Mais là les gens, là, qui vont utiliser, là, que ça soit autre qu'un taxi, quelqu'un qui a un dôme ou les autres transporteurs, les nouveaux transporteurs, je reviens toujours avec la sécurité, là, les autocollants, là, vous pensez que c'est ça qui va sécuriser le monde. Je comprends, vous dites, à l'intérieur, il va avoir... Je comprends tout ça, là. Pas de problème. Mais, à l'extérieur, pour identifier le véhicule comme tel, là vous arrivez avec... Puis sûrement que vous allez peut-être changer les couleurs. Mais pensez-y, là, dans 15 ans, là, le nombre d'autocollants qu'il va y avoir, et c'est lequel qui est le bon, en plus. Parce qu'il faut se remettre dans le temps.

Et là je vous parle... Là, vous parlez... Là, je ne vous parle pas au niveau comme policier, je parle au niveau de l'utilisateur, celui qui va commander, qui va héler, qui va... Comment que lui va se fier que c'est bon, cet autocollant-là?

M. Bonnardel : M. le député, si vous commandez un taxi, ou un Lyft, ou un Uber, ou un Eva par un moyen technologique, la grande majorité, sinon la totalité de ces commandes, quand vous le faites, vous savez la couleur du véhicule, vous connaissez le véhicule, vous connaissez le nom du chauffeur, vous voyez son visage et vous voyez même le numéro de la plaque pour certaines situations, qu'on soit un taxi, qu'on soit un Lyft ou un Eva.

Si vous l'appellez par un téléphone traditionnel, le taxi s'en vient. Le lanternon, là... Il n'y a personne qui va sortir à l'extérieur parce qu'elle a commandé un taxi sans voir le taxi arriver. Le taxi, il a un lanternon. Il y a le lanternon, il y aura l'identification dans le parebrise et il y aura l'identification dans l'auto.

M. Rousselle : Je reviens toujours sur les événements, peu importe l'événement. Vous savez comme moi, quand il y a des événements majeurs, à un moment donné, que ce soit taxi, Uber ou quoi que ce soit, à un moment donné, ils ne suffisent pas, hein? On l'a déjà vu ça ne fait pas si longtemps que ça à Québec. C'est là-dessus, moi, que je vais, là. Je comprends, quand tu l'appelles, que tu dis : Oui, ça s'en vient, mais, honnêtement, toi, tu l'attends. Donc, quand quelqu'un va le commander soit à la sortie d'un bar, ou quoi que ce soit, est-ce qu'il va vraiment... C'est pour ça. C'est là-dessus, moi, là, j'y vais, là.

Tu sais, vous, vous y aller dans le meilleur des mondes, tu sais, dans le meilleur des mondes que la personne va y aller avec son cellulaire, qu'on... Ça, c'est dans le meilleur des mondes. Mais, dans la vraie vie, là, quand la personne est sur la rue puis cherche un taxi ou cherche quelqu'un pour le transporter, là, il va se fier à cet autocollant-là.

M. Bonnardel : Il va se fier, M. le député, au lanternon et à l'autocollant qu'il risque d'y avoir. Je dis bien «il risque» parce que je voulais donner cet exemple qui était le plus probant pour moi, là.

Mais, dites-moi sérieusement, là, quand tu embarques dans un taxi, là, il y a bien du monde qui... ah! taxi jaune, blanc, rouge, peu importe, pensez-vous que les gens vont voir s'il a une plaque T? Il n'y a personne qui fait ça.

M. Rousselle : Et la personne qui rentre dans le taxi, bien souvent, qui ne regardera même pas c'est qui, le chauffeur non plus. Tu sais, on peut aller plus loin. Et c'est pour ça, d'ailleurs, que...

M. Bonnardel : Bien voilà. Bien voilà. C'est pour ça que je vous dis qu'on met trois identifications : avec le lanternon, avec le collant et avec la photo et le numéro dans l'auto.

M. Rousselle : Par contre, comme je vous le dis, c'est plus difficile d'avoir un lanternon sans avoir la plaque T. C'est plus gênant, en tout cas. C'est plus problématique parce qu'ils savent bien que les policiers, quand ils vont se promener, ils vont regarder une plaque T. Il va dire : O.K. Là...

Là, maintenant, vous enlevez la plaque T. Et, comme je vous le dis, les gens, quand ils rentrent dans un taxi, là... Écoutez, je le prends de temps en temps, le taxi, là. Je ne me rappelle même pas avoir regardé le nom de la personne en rentrant. Je ne me rappelle pas de ça pantoute.

Moi, je veux juste savoir : Écoute, je veux m'en aller là. Puis moi, bien souvent, je veux savoir si je vais arriver à l'heure. Et, quand c'est tard, bien, moi, là : Regarde, amène-moi... Je ne sais pas si vous comprenez, là, mais le...

L'étiquette que vous avez en avant, là, avec le temps, il va y en avoir un nombre incalculable parce que, là, c'est... Une fois que ça a fini une durée de vie, parce que là vous me dites qu'il va avoir une durée de vie, bien, il ne sera pas enlevé, nécessairement.

M. Bonnardel : M. le député, vous faites peut-être partie de la majorité de gens qui, comme moi aussi, entre dans un taxi, regarde, si ça me tente, la photo du chauffeur, il y a un lanternon. Moi, quand il y a un lanternon, c'est un chauffeur de taxi. Alors, voici où je m'en vais, amenez-moi à la destination le plus rapidement possible.

M. Rousselle : C'est que, là, actuellement, c'est qu'ils y vont par secteur. Actuellement, quand ils... toutes les compagnies vont regarder... s'il y en a un qui a un lanternon puis qu'il ne fait pas partie de la gang, ils vont dire, parce qu'ils se connaissent tous, ce monde-là, dans le secteur, là : Eh! lui, il ne fait pas partie de notre secteur, il va être tout simplement... il y a quelqu'un qui va appeler la police, il y a quelqu'un qui va avertir quelqu'un.

Là, qu'est-ce qu'on est en train de faire, là...

M. Bonnardel : ...

M. Rousselle : Non?

M. Bonnardel : Les territoires d'agglomération n'existeront plus.

M. Rousselle : Bien, c'est en plein où je m'en vais, là. Parce qu'en plus il n'y en aura plus, de ce contrôle-là, qu'est-ce que je vous dis, entre taxis. Là, là, il va arriver un taxi qui va arriver de Montréal à Laval. Les gens de Laval ne le connaissent pas parce qu'il arrive d'un secteur. Il va avoir, oui, un lanternon, mais là il n'y aura pas de plaque T en arrière...

M. Bonnardel : C'est quoi, le problème, M. le député?

M. Rousselle : Bien, c'est ça, c'est qu'avant qu'est-ce que vous me dites, là, avec votre étiquette en avant, là, parce que, là, vous voulez enlever la plaque T, là, mais la plaque T, avant, les gens, ils savaient que c'était un chauffeur... que c'était un taxi, ça. Là, on y va juste avec un lanternon en avant.

M. Bonnardel : M. le député, c'est quoi, le problème?

M. Rousselle : C'est quoi, le problème? C'est une question de sécurité, tout simplement.

M. Bonnardel : C'est quoi, le problème d'un chauffeur de taxi de Montréal qui s'en va à Laval, qui débarque quelqu'un qui va manger au restaurant et qui veut rembarquer monsieur ici qui souhaite retourner à Montréal? Il est où, le problème?

M. Rousselle : Mais avant, il y avait un certain contrôle de sécurité avec les chauffeurs de taxi là-dessus.

• (16 h 50) •

M. Bonnardel : Mais ce monsieur, là, qui va rembarquer dans le taxi, il va voir Taxi Montréal, Taxi Hochelaga, Taxi Diamond. Il va entrer dans le véhicule puis, s'il n'est pas trop émêché, il va peut-être voir la photo avec le numéro. Puis, s'il sait qu'il faut qu'il s'assure qu'il y ait l'autocollant, il ne le verra peut-être même pas, parce que vous, vous me disiez tantôt : Moi, j'entre dans un taxi puis je ne regarde pas ça, puis je ne vais même pas voir la plaque T. C'est peut-être la majorité du monde qui font ça. Alors, c'est quoi, le problème?

Il n'y en a pas, de problème. Le véhicule est identifié. La majorité aujourd'hui... Puis là je vous parle de façon traditionnelle, il y a encore énormément de courses faites de façon traditionnelle, mais la courbe va s'inverser, là. Avec les années, là, de plus en plus de gens vont utiliser le téléphone. Tant mieux! Mais là la protection est encore plus visible sur le téléphone parce que même les sociétés de taxi utilisent la même forme de sécurité sur le téléphone cellulaire parce que la photo du chauffeur est là, la plaque est là, le véhicule est là, la couleur est là.

M. Rousselle : Je le sais, j'ai même l'application de coop Laval. Je sais qu'est-ce que vous parlez.

M. Bonnardel : Il est où, le problème?

M. Rousselle : Mais le problème, c'est que je vous dis... c'est que la plaque T... Vous avez raison que, quand j'embarque dans un taxi, je ne vais pas regarder la plaque, je vais vous donner ça. Par contre, pour le policier, pour le contrôle, lui, là, il s'assure que lui, ah! il a une plaque T. À ce moment-là, il a un dôme, ou le lanternon, que vous appelez, ça, c'est sûr. Mais là on s'en va vers le temps que, là... Puis en plus, comme je vous dis, à cause que, là, maintenant, c'est dans des secteurs précis, la communauté de taxi le savent que lui, c'est un chauffeur, que c'est un vrai taxi ou pas un vrai taxi. Comprenez-vous? Ils savent, là, dans leur communauté, ils savent.

Là, on décroisonne ça. Là, ça peut être, comme vous dites, quelqu'un de Montréal qui s'en vient à Laval. S'il gardait sa plaque T, c'est qu'eux autres aussi... puis la police va savoir : O.K., c'est un vrai taxi. Là, il faut se fier à l'étiquette en avant voir s'il est valide, parce qu'on ne sait pas s'il est valide.

M. Bonnardel : Ça fait que, là, pour vous, parce qu'il y a une plaque promenade, ce n'est peut-être pas un vrai taxi.

M. Rousselle : Écoutez, c'est que, là, vous donnez des probabilités à des gens malveillants de faire quelque chose. C'est ça que vous faites.

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

M. Rousselle : C'est ça que vous faites, là.

M. Bonnardel : Le risque zéro n'existe pas, là.

M. Rousselle : Je comprends.

M. Bonnardel : On a eu maintes et maintes discussions, là.

M. Rousselle : Mais vous l'augmentez.

M. Bonnardel : Un taxi qui a un lanternon, qu'il soit à Laval puis qu'il vienne de Montréal, il n'y a pas personne de Laval qui va faire : Mon Dieu! on a un taxi de Montréal. On agit. On fait quoi? Voyons donc! Un taxi de Montréal qui est rendu à Laval parce qu'il débarque un client puis qu'il en ramène un, bien, tant mieux, on réduit l'auto solo. Le problème est où?

M. Rousselle : Ça, je comprends. Ce n'est pas là-dessus que je vais, là. Je comprends qu'est-ce que vous dites, là. Ce n'est pas sur le fait qu'il s'en vient à Laval, qu'il prend quelqu'un à Laval. C'est que les gens vont pouvoir savoir qu'avec le lanternon c'est une plaque taxi. La communauté, les gens vont le savoir.

Là, M. et Mme Tout-le-monde, là, à cette heure, ça va être comme : Bien, c'est-u un taxi officiel? Pas officiel? Est-ce qu'il est terminé? Est-ce qu'il a eu sa vérification? C'est juste qu'en vérifiant avec l'étiquette en avant qu'on va pouvoir le savoir. Puis vous savez comme moi, là, les policiers ne commenceront pas à vérifier ça, là, demain matin, hein?

M. Bonnardel : M. le député, ce n'est pas le travail de la police. C'est le travail du BTM puis des agents de la SAAQ.

M. Rousselle : Bien oui.

M. Bonnardel : C'est à eux de faire ce travail. Ce n'est pas à la police. La police fait le travail si elle a à intercepter un véhicule parce qu'il a brûlé un feu rouge, pas fait son stop. Ça, c'est le travail de la police. Le BTM et la SAAQ vont faire le travail de vérification comme tel si un taxi enfreint une règle, un règlement, ou peu importe, autre chose.

M. Rousselle : Oui. Mais là le BTM va avoir en plus, puis la SAAQ va avoir en plus, là, les Uber de ce monde, et tout, avec les étiquettes, là.

M. Bonnardel : Bien, c'est ce qu'ils font déjà.

M. Rousselle : Oui. Mais là c'est au niveau de la vérification, point. Vous n'avez pas... Attendez voir, là, la vérification sur la rue, là, ça ne se fait pas comme vous le pensez, là.

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

M. Kelley : M. le ministre, une question : Le moment qu'un chauffeur de taxi décide d'arrêter d'être un chauffeur de taxi, qu'est-ce qu'il arrive avec sa plaque, cette plaque de T?

M. Bonnardel : Il n'arrive rien.

M. Kelley : Est-ce qu'il garde ça? Est-ce qu'il faut... Est-ce que le chauffeur doit indiquer à la SAAQ qu'il a décidé d'arrêter d'être un chauffeur de taxi ou est-ce que la plaque reste sur son char?

M. Bonnardel : Bien, M. le député, si vous êtes un chauffeur de taxi, vous avez votre plaque identifiée à vous, à vous, puis vous vendez le véhicule... C'est ça, votre question? Si vous vendez le véhicule, vous prenez votre plaque qui, elle, sera transférée sur le nouveau véhicule, et ce nouveau véhicule devra passer au travers des vérifications, et là il y aura un nouveau code identifié dans le parebrise pour ce nouveau véhicule.

M. Kelley : Moi, je pose la question parce qu'avec Uber quelqu'un doit passer par Uber pour être un chauffeur pour la compagnie. Quelqu'un fait 10 ou 12 heures pour un été. Il ne trouve ça pas vraiment intéressant. Est-ce que le chauffeur d'Uber reste dans le système d'Uber comme un chauffeur disponible sur les Îles-de-la-Madeleine?

Parce que moi, je pose la question un petit peu sur les services qui vont exister pour les Québécois partout. Si Uber arrive : Bien, nous avons des chauffeurs partout, ça va bien, nous avons 20 chauffeurs de taxi... excusez-moi, d'Uber sur les Îles-de-la-Madeleine... mais des gens ont arrêté ça après un été, mais c'est dans le système. Alors, comment on va chiffrer «un petit peu»? Parce que c'est sûr qu'Uber veut arriver puis dire : Non, non, ça va bien, on a des chauffeurs partout au Québec. Mais, pour moi, c'est plus clair pour un chauffeur de taxi. La plaque, ça existe, c'est bien enregistré. Mais, avec Uber, c'est un petit peu... c'est leur système et c'est eux autres qui gèrent ça.

Alors, je pose la question : Comment on va suivre le nombre des chauffeurs d'Uber? Et j'imagine que vous avez eu des discussions avec Uber, vous avez une idée de combien de personnes sont présentement dans le système. Moi, je pense qu'on n'a pas cette information comme députés de l'opposition, mais c'est une question très importante. Parce que, c'est sûr... comme sur Facebook, quelqu'un peut exister sur Facebook pour plusieurs années après qu'il soit décédé. C'est des fois difficile d'enlever quelqu'un de Facebook.

Alors, comment on va mettre les contraintes sur Uber de toujours avoir des chiffres qui sont à date et comment ça fonctionne? Alors, je pose les questions juste pour vous parce que, pour moi, je pense que c'est très important pour des services partout au Québec.

M. Bonnardel : M. le député, Uber fonctionne présentement à Québec, Gatineau et Montréal. C'est ça, le projet pilote. Si Uber décidait demain matin de devenir un répondant et de demander à la CTQ, en devenant répondant, qu'elle souhaite, souhaite, desservir l'ensemble du territoire québécois, elle devra prouver qu'elle peut desservir l'ensemble du territoire québécois.

Exemple, elle dit oui, elle souhaite aller aux Îles-de-la-Madeleine, desservir les Îles-de-la-Madeleine. Il se pourrait qu'il y ait deux personnes qui se disent : Bien, moi, je veux supporter les taxis aux Îles-de-la-Madeleine, passer au travers des règles d'un chauffeur qualifié et d'un véhicule qualifié. Et, s'il n'y a aucun nouveau chauffeur Uber qui apparaîtrait aux Îles-de-la-Madeleine, il pourrait très bien y avoir quatre des huit chauffeurs des Îles-de-la-Madeleine qui décident, eux, d'être sous l'égide d'un répondant Uber et de faire du taxi traditionnel, comme ça se fait présentement dans Montréal, à Québec et à Gatineau.

M. Kelley : Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement? M. le député de Jonquière.

M. Gaudreault : Oui. Alors, petite question. Je viens de trouver deux choses. 18 avril 2017, il y a un article du *Soleil* qui nous dit que des chauffeurs d'Uber installent des lanternes sur leur toit à Québec. Puis j'ai fait une petite

vérification sur Kijiji, je viens de me trouver un lanternon à 150 \$. J'ai à vendre un ancien dôme, lanternon ou insigne de taxi, trois pouces de profondeur, neuf pouces de hauteur, 22,5 pouces de largeur, sur Kijiji. Ça fait que je pourrais m'acheter un lanternon. On pourrait se mettre ensemble, 150 \$, on recevrait un lanternon ici. Donc, on peut s'acheter des lanternons. Il y a des chauffeurs d'Uber ici, à Québec, qui ont installé des lanternons sur leur toit. C'est un article d'Annie Morin, le 18 avril.

Donc, ce n'est pas suffisant d'avoir un lanternon. La plaque T amène une distinction supplémentaire de facto. Alors, si on avait eu le temps, là, je l'aurais acheté sur Kijiji, puis je l'aurais amené ici, puis on aurait pu le déposer en commission pour montrer qu'on peut acheter un lanternon. Mais c'est... Puis j'ai juste fait Kijiji, là. Je n'ai même pas été voir eBay, je n'ai pas été voir d'autres. Alors, ça existe, d'acheter des lanternons comme ça puis de les installer. Moi, je pourrais m'installer un lanternon sur mon auto, tu sais, mais je n'aurais pas la plaque T. Donc, je pourrais prétendre faire du taxi sans avoir la plaque T. Quelqu'un me hélèrait sur Grande Allée pour que je l'embarque parce que j'ai un lanternon sur mon auto. Ou Uber peut le faire en installant un lanternon sur son auto, puis le consommateur pense que c'est un taxi, alors que c'est un Uber. Tandis que la plaque T amène une preuve prima facie de l'autorisation pour être un taxi.

Alors, moi, dans ce sens-là, plus j'avance dans cette réflexion, plus je me dis que, pour une fois, je vais être d'accord avec le député de La Pinière, pour une fois dans ma vie politique je vais être d'accord avec le député de La Pinière, et que je vais appuyer son amendement parce que plus j'avance dans la réflexion, plus je constate que ça serait une protection supplémentaire, certainement, pour faire une bonne distinction entre les taxis et de garder la plaque, je veux dire la plaque T. Je peux envoyer le lien de l'achat du lanternon au ministre, s'il veut mettre ça sur sa voiture de fonction.

• (17 heures) •

M. Bonnardel : M. le député, regardez, tant qu'à faire de la fraude, moi aussi, je viens de trouver une plaque T puis je peux aller chercher sur Kijiji, tant qu'à faire de la fraude. M. le député, votre exemple, il sert à quoi? On n'est pas à un risque zéro, là. Je peux acheter une plaque T sur Kijiji, je peux acheter un lanternon sur Kijiji; le véhicule n'est pas qualifié, le chauffeur n'est pas qualifié.

M. Gaudreault : Oui, mais la plaque T, là...

M. Bonnardel : Les agents de la SAAQ... M. le député, votre exemple sert à quoi? De démontrer qu'on peut en trouver un? Certainement. On peut trouver tout sur Kijiji.

La Présidente (Mme St-Pierre) : En principe, c'est à moi que vous parlez.

M. Bonnardel : Excusez-moi, Mme la Présidente. Mais votre exemple démontre quoi? Il ne démontre rien.

M. Gaudreault : Mon exemple démontre qu'il y a une bretelle de plus, en gardant la plaque T, et que la plaque T, le policier peut faire son enquête dans son véhicule de police pour vérifier... Le député de Vimont pourrait sûrement confirmer, lui qui a fait de la patrouille, sûrement, pendant quelques années. Il peut vérifier. Si, là, il y a quelqu'un qui achète, effectivement, une plaque T sur Kijiji puis il la met sur son auto, bien, si, moi, je suis un policier puis je vérifie dans mon registre des plaques, bien, je vais voir que c'est une plaque qui n'existe pas, qui n'est pas autorisée, qui n'est pas valide, qui est une plaque qui a été volée. Mais là le lanternon, le policier n'a pas de registre de lanternon dans son système de contrôle. Alors, oui, on peut acheter une plaque T sur Kijiji, mais il reste que la plaque est un élément de plus pour contrôler qui est réellement taxi et qui n'est pas taxi.

M. Bonnardel : M. le député, la police, quand elle fait une vérification, c'est parce qu'il y a eu une infraction. Vous avez un ex-policier qui vient juste, juste, juste de le dire, il vérifie. Alors, que vous ayez une plaque de promenade ou une plaque T, la vérification va se faire. Et avec une plaque de promenade, le véhicule sera identifié à un répondant ou à un chauffeur de taxi qui fait du taxi traditionnel et qui est indépendant. Ça ne change rien. Si vous faites une infraction, vous serez arrêté. Que vous ayez une plaque T ou l'autre, le policier sera capable d'identifier à qui est le véhicule et si ce véhicule est identifié, encore une fois, à la SAAQ pour faire du taxi ou du transport rémunéré par personne. Ça ne change rien.

M. Gaudreault : Moi, Mme la Présidente, je demeure convaincu que la mesure de la plaque T, ou l'autorisation, ou la réglementation, ou le maintien de la plaque T amène une protection supplémentaire à l'industrie du taxi, qui est une industrie fière, une industrie dédiée, une industrie professionnelle depuis plusieurs années, et que ça amène un élément de plus. Est-ce que ça empêche tous les actes criminels, tous les actes frauduleux? La réponse, c'est non. Mais, à partir du moment où on a une plaque dédiée à des conducteurs de taxi, les forces policières peuvent faire une vérification supplémentaire, peuvent, sur simple dénonciation, aller vérifier, peuvent s'assurer que le chauffeur est légalement autorisé à être un taxi. Alors, si, par exemple, un client a un doute, s'il y a une plaque T, la police peut tout de suite vérifier. S'il n'y a pas de plaque T, mais il y a juste un lanternon, ça commence à être pas mal difficile de vérifier. Alors, moi, je suis, dans ce sens-là, favorable à maintenir la plaque T.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'autres commentaires sur l'amendement?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, d'autres commentaires?

M. Rousselle : Oui.

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

M. Rousselle : Merci. Premièrement, mon collègue, qui s'en va, là, justement, mon collègue de La Pinière, il a été très touché, là, de vos petits... très ému. Il était très ému.

M. Barrette : Merci, merci.

M. Rousselle : Comme, vous avez raison, on peut trouver n'importe quoi sur Kijiji ou quoi que ce soit, mais moi, je vous dirais qu'une plaque... Là, vous avez une plaque TS, en passant. Bien, une plaque TS...

Une voix : ...

M. Rousselle : Pas une TS? C'est sûr? En tout cas. Oui, c'est ça, TS, c'est agglomération, effectivement, mais c'est que... C'est ça, avant, là, ça donnait des agglomérations, ou quoi que ce soit. Il va y avoir des plaques qui ne vont pas être renouvelées. Ça, je vous donne ça, il n'y a pas de problème là-dessus. Mais c'est une garantie supplémentaire, c'est plus...

Écoutez, quelqu'un qui va se promener avec une plaque... Parce que, là, vous êtes en train de parler à quelqu'un qui va avoir une plaque promenade, qui va avoir un dôme ou un lanternon, comme vous appelez, puis là il va avoir une autre infraction. Mais là lui, il peut se promener pareil, là, il peut se promener. Sa plaque, elle va être bonne, là, elle va être bonne pour faire... pour se promener comme il veut. Puis là ça va être de prouver, après ça, si la personne qui...

Parce que, là, je vais toujours avec quelqu'un qui n'a pas de lanternon, puis mettons que la personne n'y a pas été sur Kijiji, là. Mais donc les autres chauffeurs, les autres personnes, autres transporteurs de personne aussi, il faut prouver comme quoi que la personne qui est avec lui, là. C'est un client, tu sais? Ça peut être... c'est une autre affaire, aussi, là, tu sais? Vous embarquez dans une affaire qui... Puis, je vous le dis, avec le temps, ça ne sera pas évident. Je ne sais pas si vous avez remarqué, ailleurs dans le monde, je ne suis pas sûr que c'est le bonheur, ailleurs dans le monde, quand que ça... ils ont embarqué là-dedans, là. Mais «anyway».

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

Mme Ghazal : Moi, dans le fond, mon inquiétude là-dedans, puis je pense que l'industrie du taxi puis aussi le... de façon générale, c'est qu'on va se... on met tout le poids de vérifier... C'est-à-dire, au lieu que le système s'autorégule lui-même, c'est-à-dire qu'on s'assure qu'on mette en place comme... les garde-corps, là, ou que le système de la plaque T, le permis... Tout ça, c'est des outils pour s'assurer que le système soit le plus sécuritaire possible.

Est-ce qu'on peut atteindre la sécurité zéro, en ce moment? Bien non, il y a eu de la fraude, comme vous le dites. Avec le projet de loi n° 17, en démantelant un à un ces garde-fous — c'était ça, le mot que je cherchais — en démantelant un à un puis en mettant tout le poids de la vérifier sur les épaules des policiers... Parce que les policiers ne commenceront pas à scanner toutes les voitures, tout le temps. Leur façon de discriminer, c'était justement le lanternon ou la plaque T. Là, ça va être seulement le lanternon. C'est une façon de discriminer.

Mais les fraudeurs, par exemple, l'exemple qui nous a été donné, ils vont se multiplier, un peu comme on l'a vu avec Airbnb, d'où la réglementation que le gouvernement actuel met, parce que ces compagnies-là ne s'autorégulent pas. Donc, ces gens-là, ils ont été dans l'infraction et dans l'illégalité pendant combien de temps? Et on a mis en danger la sécurité des clients pendant combien de temps?

Donc, c'est beaucoup ça, la question. Ce n'est pas juste d'ajouter plus de... ce n'est pas juste pour faire du temps puis d'ajouter plus d'éléments administratifs et de lourdeur. C'est vraiment pour une question de sécurité. Et là ça va être uniquement des journalistes qui, de temps en temps, vont nous sortir, et de plus en plus, ce genre d'histoires là, beaucoup plus nombreuses, de fraude et du fait que les lois qu'on vote ici, parce qu'on a enlevé les garde-fous, bien, elles ne seront pas respectées puis elles n'atteindront pas le résultat final qu'on veut avoir. Oui, plus de service, mais pas à n'importe quel prix.

Voilà, j'espère que le ministre, il n'est pas obligé de répondre à ça, mais au moins en prenne conscience puis que... On ne fait pas plus de prévention, on attend que l'infraction arrive pour, après ça, sévir. Mais pendant combien de temps l'infraction a lieu? De plus en plus. Et c'est là que la sécurité des personnes, et des chauffeurs, et de tout le système...

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

Mme Ghazal : ...est mis à mal. Voilà. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci à Mme la députée. Est-ce qu'il y a d'autres interventions au sujet de l'amendement déposé par le député de La Pinière? M. le député de Jonquière.

M. Gaudreault : Oui. La députée de Mercier insiste beaucoup, insistait beaucoup, tantôt, sur l'aspect professionnel des chauffeurs de taxi, puis moi, je pense qu'il y a quelque chose là. Est-ce que les chauffeurs de camion, les camionneurs, sont des professionnels du camionnage? La réponse, c'est oui. Ils vont suivre un cours ici, à Charlesbourg, au centre de transport en formation routier, ou à Saint-Jérôme, parce qu'on ne peut pas conduire des camions-remorques sans avoir l'autorisation. Bien, leur camion est plaqué L. Les camions-remorques, là, c'est une plaque L. Est-ce que les chauffeurs

d'autobus sont des professionnels? La réponse, c'est oui. Ils suivent des cours pour chauffer des autobus, ils ont une plaque A. Est-ce que les policiers sont des professionnels? La réponse est oui. Ils chauffent des chars de police puis ils ont une plaque, une plaque qui a une lettre...

• (17 h 10) •

Une voix : F

M. Gaudreault : F?

Une voix : Commerciale.

M. Gaudreault : Oui, mais il y a deux lettres, je pense, FF ou F quelque chose. En tout cas, ils ont une plaque parce qu'ils sont des professionnels qui conduisent des voitures de police. Bon, bien, moi, je pense, comme automobiliste, quand je suis une voiture qui me précède, donc qui est devant moi, c'est important, pour moi, que je sois capable d'identifier, comme automobiliste, que la personne devant moi est un professionnel, chauffeur de taxi. Moi, je pense que si... Il y a aussi une reconnaissance professionnelle du travail de chauffeur de taxi. Alors, moi, je suis d'avis, que pour faire cette distinction dans notre parc automobile au Québec, d'avoir des plaques L, des plaques F, des plaques FF, des plaques A pour les autobus. Il faudrait vérifier les ambulanciers. Ils ont peut-être une plaque différente aussi.

Une voix : ...

M. Gaudreault : AR?

Une voix : AA.

M. Gaudreault : AA? En tout cas. Ambulanciers, ils ont des plaques aussi, les paramédics. Moi, je pense que les chauffeurs de taxi doivent également avoir une plaque qui identifie leur caractère professionnel.

Donc, un chauffeur de taxi, ce n'est pas un chauffeur comme les autres. Un chauffeur comme les autres, c'est quelqu'un qui décide de faire, pour arrondir ses fins de mois, du Uber, du Lyft, tout autre type de transport qui existe, mais qui le fait la fin de semaine ou qui le fait sans la formation nécessaire. Ça, c'est tout un autre débat qu'on aura l'occasion de faire ici. Mais un chauffeur de taxi, il y en a qui le font depuis plusieurs générations, même, c'est des chauffeurs de taxi professionnels. Et je pense que, ne serait-ce que pour respecter le caractère professionnel des chauffeurs de taxi, comme les autres professionnels de la route qui utilisent des camions, qui chauffent des autos de police, des auto-patrouilles, qui chauffent n'importe quoi mais qui sont identifiés par leur plaque professionnelle, bien, un chauffeur de taxi doit avoir sa plaque T, pour l'identifier comme un chauffeur de taxi, et que le public, parce qu'il y a un caractère public à ça aussi, que le public, comme moi, simple quidam qui conduit son auto, je sache qu'autour de moi c'est un taxi ou ce n'est pas un taxi, que c'est un véhicule, c'est un camion avec un camionneur qui est autorisé pour le faire parce qu'il a une plaque L.

Alors, moi, c'est une question de publicité, au sens de rendre publiques les choses, d'avoir aussi une plaque T, et pour reconnaître le professionnalisme des chauffeurs de taxi. Ça fait une distinction qui est reconnue institutionnellement par la Société de l'assurance auto du Québec, d'avoir une plaque T. Donc, dans ce sens, je suis favorable à maintenir la plaque T pour reconnaître le caractère professionnel des chauffeurs de taxi. Et, pour moi, il y a même un signal à envoyer, à la fois politique, mais un signal de l'État pour dire : Vous autres, là, les chauffeurs de taxi, on reconnaît votre caractère professionnel.

On peut faire tous les changements qu'on veut, puis le ministre, avec la majorité parlementaire de la Coalition avenir Québec, ils vont les faire, on le sait. Il y a plein d'amendements qui sont proposés qui sont battus. Mais, au moins là-dessus, de reconnaître le caractère professionnel des chauffeurs de taxi par quelque chose d'identifiable et d'identifié publiquement, à la fois pour eux-mêmes, les chauffeurs, mais aussi à la fois pour le public, d'avoir une plaque T... En plus, ça ne coûtera pas cher, là, je veux dire, on est rendus qu'on fait des plaques personnalisées avec toutes sortes d'affaires, là. Moi, je remarque ça, là. Donc, d'avoir une plaque T, c'est quand même, je pense, une forme d'acquis qui reconnaît le caractère professionnel de la pratique du chauffeur de taxi.

Alors, moi, je maintiens cette... Ce sont des professionnels de la route, ce n'est pas des improvisateurs de la route. Chauffeur de taxi, c'est un professionnel de la route. Moi, quand j'embarque dans un taxi, je sais à qui j'ai affaire, je sais qu'il est patré, dans le sens qu'il a ce qu'il faut pour chauffer un taxi, qu'il va avoir des normes à respecter, qu'il va me conduire du point A au point B, qu'il a des applications, comme ici pour Taxi Coop, qui a... Alors, un taxi, ce n'est pas un amateur. Un chauffeur de taxi, c'est un professionnel de la route, comme d'autres types de professionnels de la route.

Eh! on met même des plaques des C sur des plaques pour les autos antiques. On pourrait toujours bien garder un T pour les chauffeurs de taxi professionnels. C'est le minimum de respect qu'on doit à ces gens qui sont ici depuis longtemps. Alors, moi, je suis favorable à maintenir le T. On a essayé de savoir toutes sortes de choses. D'ailleurs, je n'ai pas eu de réponse encore claire, là, de la part du gouvernement, s'ils vont nous déposer éventuellement l'histoire de la plaque T au Québec...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous interrompre sur ce questionnement.

M. Gaudreault : Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres interventions relativement à l'article... à l'amendement, dis-je, déposé par le député de La Pinière? Il n'y a pas d'autre intervention. Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, Mme la secrétaire, s'il vous plaît.

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

M. Barrette : Pour.

La Secrétaire : M. Rousselle (Vimont)?

M. Rousselle : Pour.

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

M. Kelley : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Reid (Beauharnois)?

M. Reid : Contre.

La Secrétaire : M. Lemay (Masson)?

M. Lemay : Contre.

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

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : M. Bussière (Gatineau)?

M. Bussière : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

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

Mme Tardif : Contre.

La Secrétaire : Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Pour.

La Secrétaire : M. Gaudreault (Jonquière)?

M. Gaudreault : Pour.

La Secrétaire : Mme St-Pierre (Acadie)?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Abstention. Alors, l'amendement est rejeté. L'amendement est rejeté. Nous allons poursuivre. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires relativement à l'article 8? Donc, s'il n'y a pas d'autre...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : 8.

M. Barrette : Sur le 8?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il restait du temps?

M. Barrette : Non, non, Mme la Présidente. Si j'avais un commentaire, ça serait simplement pour exprimer la joie que je ressens aujourd'hui d'avoir eu une vision aussi collégiale avec le député de Jonquière. C'est un grand moment de parlementarisme de ce mandat.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, alors donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 8 est adopté?

Une voix : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, M. le ministre, s'il vous plaît, veuillez lire l'article 9.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, l'article 9 se lit comme suit :

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

«1° elle est titulaire depuis au moins un an d'un permis de conduire d'une classe appropriée selon le Code de la sécurité routière et les règlements pris pour son application;

«2° elle a complété une formation sur les matières et selon les modalités prévues par règlement du ministre;

«3° elle a réussi un examen sur les matières sur lesquelles doit porter la formation et dont les modalités ainsi que la teneur sont établies par règlement du ministre;

«4° son permis de conduire n'est pas assorti de la condition de conduire un véhicule routier muni d'un antidémarrreur éthylométrique agréé par la société;

«5° aucune autorisation qui lui a été octroyée en vertu de la présente loi n'est suspendue au moment de la demande d'autorisation ou n'a été révoquée autrement qu'à sa demande dans les cinq ans précédant ce moment;

«6° elle n'est pas en défaut de payer une somme exigible en vertu de la présente loi;

«7° elle n'a aucun des antécédents judiciaires liés aux aptitudes requises et au comportement approprié d'un chauffeur d'une automobile pour offrir du transport de personnes.»

Est-ce que vous souhaitez que je lise tous les commentaires jusqu'à la page 23?

Une voix : ...

M. Bonnardel : Est-ce que vous souhaitez que je lise tous les commentaires jusqu'à la page...

M. Barrette : Oui, naturellement, puisque j'imagine, Mme la Présidente, que, si le ministre les a écrits, c'est parce que c'était important de les écrire et qu'il y avait un bénéfice pour tout le monde d'en prendre connaissance.

M. Bonnardel : L'article 9 fixe les conditions applicables à l'autorisation des chauffeurs par la Société de l'assurance automobile du Québec. D'emblée, précisons qu'en application du régime actuel, pour être un chauffeur de taxi, une personne doit à la fois être titulaire d'un permis de conduire de la classe 4C, livré par la Société de l'assurance automobile du Québec, et d'un permis de chauffeur de taxi délivré également par la société ou par le Bureau de taxi de Montréal.

Afin de simplifier les étapes administratives, la personne désirant être chauffeur dans le cadre du régime proposé par le projet de loi n'aurait autre, maintenant, qu'à obtenir une seule autorisation, laquelle serait délivrée par la société. Les conditions d'obtention de cette autorisation, énoncées à l'article 9, reprennent plusieurs des exigences actuellement applicables à l'obtention du permis de classe 4C et du permis de chauffeur.

Tout d'abord, la personne souhaitant être autorisée à titre de chauffeur devrait être titulaire du permis de conduire de la classe appropriée depuis au moins un an, en l'occurrence du permis de conduire de classe 5 prévu par le règlement sur les permis.

• (17 h 20) •

Au sujet de la formation obligatoire, son contenu et sa durée seront établis par règlement et ainsi uniformisés pour l'ensemble du Québec. À l'heure actuelle, la durée et le contenu des formations peuvent varier d'une région à l'autre. La personne devra également, au terme de cette formation, réussir l'examen prescrit par règlement.

Par ailleurs, le permis de conduire de la demanderesse ne devra pas être assorti de la condition de conduire un véhicule muni d'un antidémarrreur éthylométrique, et aucune autorisation qui lui a été délivrée en vertu de la loi ne devra être suspendue ou avoir été révoquée dans les cinq ans précédant la demande. En outre, aucune somme ne devra être exigible en vertu de la loi.

En ce qui concerne la vérification des antécédents judiciaires, la demanderesse ne devra pas avoir de tels antécédents s'ils sont liés aux aptitudes requises et au comportement approprié d'une automobile pour offrir du transport de personnes. L'article 10 du projet de loi précise quels sont les antécédents qui ont ce type de lien. L'article 13 prévoit, quant à lui, les vérifications qui devront être faites à cet égard par les corps de police.

Enfin, il importe de noter que l'article 262 du projet de loi prévoit que les personnes actuellement titulaires d'un permis de chauffeur de taxi deviendront, du seul effet de la loi, des chauffeurs autorisés en vertu de la loi nouvelle.

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

M. Bonnardel : J'ai... Est-ce que vous...

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

M. Bonnardel : J'ai un amendement, Mme la Présidente. Je pense qu'il a déjà été déposé...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ah! c'est à l'article...

M. Bonnardel : ...distribué, oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, vous aviez distribué, oui, à l'article 9. D'accord. Alors, M. le ministre, vous voulez proposer un amendement?

M. Barrette : Je pense, madame... Question de directive. Je pense que l'amendement traite du premier paragraphe, et là on est au premier alinéa.

Une voix : ...

M. Barrette : Il n'a pas été déposé, il a été distribué.

M. Bonnardel : Bon, écoutez, là, on va procéder...

M. Barrette : Parce que j'avais une question, là, pour le premier alinéa, Mme la Présidente, peut-être même plusieurs.

M. Bonnardel : Donc, je pense qu'il faut que je dépose mon amendement avant que vous ayez... Puis on étudiera, si vous voulez, l'alinéa un par la suite. Mais il faut que je le dépose pour que vous soyez...

M. Barrette : Mais l'amendement est au paragraphe 1°, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : On va suspendre parce que...

M. Barrette : Suspendons donc.

M. Bonnardel : C'est l'article 9, paragraphe 1°.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, suspendons donc quelques instants, là. On suspend quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 22)

(Reprise à 17 h 24)

La Présidente (Mme St-Pierre) : S'il vous plaît! On va recommencer. Alors, nous revenons à nos travaux. Chers députés, j'en appelle à votre collaboration, parce que l'amendement du ministre, dans le corpus de l'amendement, on touche plusieurs paragraphes et on avait décidé qu'on travaillait paragraphe par paragraphe, ce qui aurait forcé le ministre à déposer cinq amendements. Il a eu l'élégance, la gentillesse de déposer son amendement plus tôt aujourd'hui. Donc, vous en avez pris un peu connaissance. Est-ce qu'il y aurait un consentement pour qu'on puisse procéder par le dépôt de l'amendement, ensuite on revient...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, il faut qu'on passe à l'alinéa.

M. Bonnardel : À l'alinéa un.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, il faut commencer par le premier alinéa, ensuite dépôt de l'amendement, puis là on pourrait procéder pour la suite des choses.

M. Barrette : Vous savez, Mme la Présidente, depuis le début que nous avons offert notre totale collaboration pour l'étude détaillée de ces travaux.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, alors, voilà.

M. Barrette : Évidemment que, dans cet esprit, je ne peux que dire oui. Je pense que mes collègues vont être d'accord.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci. Donc, voici comment nous allons procéder. L'article 9 a été lu. Nous allons procéder à l'analyse du premier alinéa. Ensuite, le ministre va déposer l'amendement tel qu'il a été écrit, en bloc. Alors, ça vous convient? Voilà. Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa?

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente. C'est purement technique, là, parce qu'évidemment, à l'instar de ce que je viens de dire il y a quelques instants, j'avais promis aussi d'aborder l'étude détaillée de façon détaillée. Donc, tous les mots ont une importance et une signification. Alors, au premier alinéa, là, est-ce que le ministre peut nous expliquer quels sont les critères de recevabilité de l'autorisation ou... Est-ce qu'il peut nous expliquer ça? C'est une question de clarté, là.

M. Bonnardel : Le député veut savoir les critères de recevabilité?

M. Barrette : Bien, c'est parce que, oui, est-ce que la recevabilité qui est inscrite dans le premier alinéa ne signifie que... Parce qu'il y a un «et». Je m'explique, là. La phrase, je vais la lire pour le bénéfice de tout le monde : « La société autorise à être chauffeur la personne qui lui transmet — donc, à la société — une demande d'autorisation recevable et qui remplit les conditions suivantes.» Alors, c'est comme si, pour être recevable, il fallait autre chose que remplir les conditions suivantes. Alors, j'entends le ministre dire : C'est quoi? à ses collègues. C'est exactement ma question : C'est quoi? Et ce n'est pas un poste de radio de Montréal. Il est 5 h 30.

M. Bonnardel : Alors, M. le député, un peu plus loin, dans le projet de loi, on pourra vous pourquoi le mot «recevable» est là. Parce que je ne peux pas vous dire l'article qui pourrait définir et répondre à votre question.

M. Barrette : Mme la Présidente, le ministre, M. le ministre erre parce qu'il a le droit de référer à un article sans que nous débattions de l'article. Alors, est-ce que le ministre pourrait référer?

M. Bonnardel : Je ne voulais pas vous choquer, M. le député.

M. Barrette : Mais ça ne me choque pas, au contraire.

M. Bonnardel : Allez voir à la page 33, l'article 14, vous aurez la réponse à votre question.

M. Barrette : 33. J'aime ça ce chiffre-là, c'est un chiffre très médical parce que, quand on écoute les poumons, on demande au patient de dire «33». Bon, écoutez, il est 5 h 30, on a tous compris. Alors, 33... Mais il y a d'autre chose dans l'histoire de 33, aussi, où ça a mal fini. Alors, O.K.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'on peut rester sur le sujet?

M. Barrette : Oui, oui, tout à fait, Mme la Présidente. Je prenais un moment de référence, moi-même, en regardant... La page 33 ou l'article 33?

Une voix : La page.

M. Barrette : Voilà. Donc, l'article 14. Alors, je n'en débattrai pas, mais, si le ministre n'en prendra pas rigueur, je vais juste regarder en diagonale ce que ça dit, là. O.K. Donc, si je comprends bien, Mme la Présidente, sans débattre de l'autre article, le «et» n'a pas sa raison d'être parce que ce n'est pas deux conditions, ce n'est pas deux conditions séparées. Elle est recevable à la condition de remplir les conditions suivantes. N'est-ce pas?

M. Bonnardel : Ça l'a dit, M. le député, là : «La société autorise à être chauffeur la personne qui lui transmet une demande d'autorisation recevable et qui remplit les conditions suivantes.»

M. Barrette : Bien, Mme la Présidente, je comprends que le ministre me relit le texte. Alors, je vais le redire, là. Moi, je lis ça, là, puis là je ne veux pas vraiment, mais vraiment pas faire du temps, là, mais... C'est la même chose, c'est un peu la même dynamique qu'on a eue, rappelez-vous, dans un article précédent, il y avait un problème sémantique qui nous a amenés à réécrire l'article. C'était le «soit» et le «soit».

Là, on dit une chose qui est simple, pour moi, dans la lecture, là, dans le langage juridique. «Une demande d'autorisation recevable et qui remplit les conditions suivantes», ça veut dire qu'ici là, quand on lit : «La Société autorise à être chauffeur la personne qui lui transmet une demande d'autorisation recevable et qui remplit les conditions suivantes», ça veut dire qu'il y a deux tests. Le premier test, c'est la recevabilité de la demande d'autorisation et le deuxième test, c'est de remplir les conditions suivantes qui sont énumérées à la suite.

Et la question que j'ai posée, c'est : Quels sont les critères de recevabilité? Et, quand on me réfère à... puis là je ne veux pas débattre de là où on m'a référé, mais on parlait de critères d'irrecevabilité, alors moi, je demande donc, par la positive, de m'identifier quels sont les critères qui nous permettent de répondre favorablement au test de recevabilité.

• (17 h 30) •

M. Bonnardel : Premièrement, M. le député, ça va être évalué dans les prochains articles. Deuxièmement, une demande d'autorisation recevable, c'est un document qui va être fourni par la SAAQ où le chauffeur attitré aura à mettre son nom, ses coordonnées, son adresse, son numéro de téléphone, est-ce qu'il aura payé tous ses droits sur les permis qu'il a avec la SAAQ. C'est tout. Il y a juste ça.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je prends le ministre au mot. Alors, dans sa réponse, il y a deux éléments. Dans l'exemple qu'il a donné, il y a un élément qui n'est pas dans les conditions suivantes et il y a un élément qui est dans les conditions suivantes, qui est les sommes dues. Alors là, ce que je comprends du ministre, c'est que le critère de recevabilité c'est d'avoir rempli le formulaire de la SAAQ. Est-ce que ça se limite à ça?

M. Bonnardel : Tout ça est évalué, Mme la Présidente, dans les articles suivants.

M. Barrette : Bien, Mme la Présidente, je pense qu'il peut quand même, le ministre, nous indiquer globalement de quoi... Écoutez, Mme la Présidente, c'est un «et», là. Alors, la question, elle est parfaitement légitime, et le ministre, je pense qu'il est capable de nous donner les indications. Si les indications ont une complexité telle qu'on devra en débattre en long et en large dans les articles suivants, je veux bien, mais, moi, ma question est tellement simple. Le ministre l'a dit lui-même, sa réponse, c'est : il doit remplir un formulaire de la SAAQ, puis il va y avoir des patentes financières, là, des prêts ou je ne sais pas quoi. Question purement légitime, là, ce n'est pas moi qui ai écrit le texte, là.

M. Bonnardel : M. le député, allez lire les articles 11, 12, 13 et 14. Vous aurez toutes les réponses à vos questions.

M. Barrette : Bien, Mme la Présidente, le ministre me demande de prendre quelques instants pour lire 11, 12, 13 et 14. Je vais acquiescer à sa demande, je vais les lire. Est-ce que vous voulez qu'on suspende quelques instants, Mme la Présidente?

M. Bonnardel : Non, pas du tout, le député peut aller directement. Moi, j'ai lu rapidement les articles 12, 13. Je pense que, comme moi, il est capable de lire en diagonale puis de s'assurer que les informations que je lui donne sont là.

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

M. Bonnardel : Je le sais, mais là il y a des limites, là.

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

M. Barrette : Je pense, Mme la Présidente, que vous avez raison d'intervenir. On sent que le thermomètre de l'impatience du ministre commence à arriver.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...prêter des intentions, monsieur...
On va suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 33)

(Reprise à 17 h 35)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous reprenons nos travaux. M. le ministre.

M. Bonnardel : Oui. Alors, le légiste expliquera pourquoi on a...

La Présidente (Mme St-Pierre) : S'il vous plaît, déclinez votre nom et votre titre exact.

M. Paquin (Mathieu) : Oui, madame...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ça prend le consentement aussi.

Une voix : Il y a absolument consentement.

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

M. Paquin (Mathieu) : Oui, Mme la Présidente. Alors, Mathieu Paquin, de la Direction des affaires juridiques, ministère des Finances, de l'Économie, Innovation et Tourisme, et j'appuie mon collègue des Transports.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous travaillez pour plusieurs ministères.

M. Paquin (Mathieu) : Tout à fait.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. C'est beau.

M. Barrette : Mais pas pour le ministère des Transports.

M. Paquin (Mathieu) : Dans le présent dossier, oui.

M. Barrette : Mais pas à temps plein.

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

M. Paquin (Mathieu) : Donc, ici, ce que l'article 9 prévoit sommairement, c'est les conditions dans lesquelles la société devra autoriser, on remarque, d'ailleurs, c'est «la société autoriser» et non «la société peut autoriser», elle autorise lorsque certaines conditions sont remplies. Alors, on a deux ensembles de conditions qui sont prévues ici, d'où le «et». En fait, le premier ensemble de conditions, c'est une seule condition, c'est transmettre une demande d'autorisation recevable. La recevabilité, elle est davantage détaillée sous forme, en fait, d'irrecevabilité à l'article 14. Et, lorsqu'on dit «et qui remplit les conditions suivantes», le «qui» ne réfère pas à la demande, il réfère à la personne qui présente la demande.

Si on entre dans le détail des dispositions des paragraphes 1^o à 7^o, on comprend que, lorsqu'on dit «elle est titulaire», par exemple, lorsqu'on dit «elle est titulaire depuis au moins un an d'un permis de conduire», on ne réfère pas à la demande, ce n'est pas la demande recevable qui est titulaire d'un permis, c'est la personne qui présente la demande.

Donc, ici, quand on a mis un «et», c'est bel et bien parce qu'il y a deux ensembles bien distincts de conditions : il y a les conditions de recevabilité qui s'attachent davantage à la demande matérielle qui est transmise à la société, et j'ai les conditions qui doivent être remplies par la demanderesse qui présente la demande à la société en vue de se faire autoriser à être chauffeur.

M. Barrette : Donc, Mme la Présidente, je remercie d'abord Me Paquin d'avoir donné cette explication-là que je comprends de la façon suivante : c'est recevable si le formulaire de la SAAQ a été utilisé correctement et si la personne n'est pas irrecevable eu égard aux sept critères qui suivent. Est-ce que j'ai bien compris?

M. Paquin (Mathieu) : Je crois que oui.

M. Barrette : Merci, mais j'ai senti une hésitation, Mme la Présidente.

M. Paquin (Mathieu) : Bien candidement, Mme la Présidente, c'est que je ne suis pas certain, en mon âme et conscience, qu'il soit approprié de parler d'une personne qui soit irrecevable, alors que la demande l'est. Et je ne voudrais pas non plus rentrer trop dans le détail des articles qui s'en viennent et qui vont sans doute être étudiés, mais on va voir le traitement de certaines conditions qui s'appliquent à la personne, qui n'est pas forcément le même que celui qui s'applique au niveau de la demande irrecevable. Voilà.

M. Barrette : Alors, je comprends bien, Mme la Présidente. Alors, je vais le reformuler, là, pour être certain que j'ai bien compris, parce que j'ai bien senti une hésitation de Me Paquin face à ma compréhension. Alors donc, c'est recevable à la question que le formulaire approprié ait été utilisé et, parce que, là, c'est un «et», si la personne, dans les documents que la personne aura à joindre à sa demande, réussit à démontrer qu'elle n'est pas irrecevable en fonction des critères qui suivent. Deux ensembles. Le premier ensemble de recevabilité, ça traite du formulaire. Le deuxième ensemble, ça traite de critères pour lesquels la personne doit démontrer sa recevabilité, et ça, ça fait partie aussi du premier ensemble de facto. Aimez-vous votre participation à la commission parlementaire?

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

M. Barrette : C'est pour détendre l'atmosphère, Mme la Présidente.

M. Paquin (Mathieu) : Mme la Présidente, j'apprécie toujours ma participation en commission parlementaire. Bien humblement, je pense que tout ce qui a été résumé ou reformulé par le député décrit, somme toute, assez bien ce qui est écrit et l'objet de la mesure qui est prévue à l'article 9, hormis que, dans sa conclusion, j'ai cru comprendre qu'il disait que la recevabilité de la personne faisait partie d'une première grande condition. Là, je suis moins certain de souscrire à ce bout-là de sa réinterprétation. Il me semble avoir dit, au début, que ce qu'on avait ici, c'étaient deux ensembles de conditions, les premiers, qui sont applicables à l'égard de la recevabilité de la demande matérielle, le second, au fait que la personne qui présente la demande doit remplir des conditions. Alors, ce sont les deux groupes de... ce sont les deux ensembles de conditions qui doivent être remplies pour être autorisés.

• (17 h 40) •

M. Barrette : Mme la Présidente, je suis très satisfait de la façon dont Me Paquin l'a exprimé parce qu'il a dit, dans la première partie de recevabilité, celle à laquelle je m'adresse, c'est une recevabilité d'ordre matériel, un formulaire,

puis le reste, je comprends le reste, ça fait que je ne vais pas le répéter, là, mais je comprends maintenant qu'il y a deux ensembles qui se limitent à ça. C'était l'interrogation que j'avais. Et manifestement, si nous avons eu à faire ce chemin-là, quand même, c'est parce qu'il y avait une question intéressante à vider. Merci, Me Paquin.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le ministre, vous n'avez pas de commentaire?

M. Bonnardel : Non.

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

M. Barrette : Non, non, moi, écoutez, je pense que ça fait le tour de la chose.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a d'autres...

M. Barrette : Je comprends que c'est sûr qu'avec ce qui vient d'être dit on aura un certain nombre de débats à faire dans les prochaines heures puisque ce dont 9 parle obligatoirement va être débattu à 9 ou redébattu à 11, 12, 14 et peut-être 13.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, s'il n'y a pas d'autre commentaire sur le premier alinéa, M. le ministre, s'il vous plaît, veuillez déposer votre amendement.

M. Bonnardel : Alors, l'amendement, Mme la Présidente, se lit comme suit : À l'article 9 du projet de loi :

1° remplacer le paragraphe 1° par le suivant :

«1° elle est titulaire depuis au moins douze mois d'un permis de conduire d'une classe appropriée selon le Code de la sécurité routière et les règlements pris pour son application et elle n'a fait l'objet d'aucune sanction visée à l'article 106.1 de ce code dans les douze mois précédant la demande non plus qu'au moment du dépôt de celle-ci;»;

2° remplacer, dans le paragraphe 2°, «sur les matières et selon les modalités prévues» par «portant sur la sécurité, le transport des personnes handicapées ainsi que les autres sujets et selon les modalités prévus»;

3° remplacer, dans le texte anglais du paragraphe 4°, «restricted to the operation of» par «subject to the condition of driving»;

4° remplacer, dans le texte anglais du paragraphe 5°, «the application» par «that time»; et

5° supprimer le paragraphe 6°.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez une coquille au paragraphe 2°, «modalités prévus», «prévues», c'est féminin. Alors, on va le corriger dans le...

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non? Bien, c'est ce qu'on...

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ah! c'est... excusez-moi, c'est mon erreur.

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, mais c'est Mme la secrétaire qui m'avait souligné cela. Donc là, nous allons procéder par les commentaires. M. le député.

M. Barrette : Mais, avant d'y aller par commentaires, là, je veux juste comprendre... je ne vais pas dans le texte, c'est une question, une question, pas de directive, là, je ne sais pas quel terme invoquer, là. Le ministre nous dépose un amendement, là, qui remplace... Ah! je vais y aller plus directement, là. Là, on a sept paragraphes. Est-ce que, là, on remplace juste le premier, puis les six autres qui suivent restent?

Une voix : ...

M. Barrette : Non, non, je le sais, mais là c'est parce que je veux juste être certain que je comprends la patente, là.

Des voix : ...

M. Barrette : Donc, 6° et 7°...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est-à-dire, on a un problème de méthode, là, ici, là, puis il va falloir qu'on fasse les grands garçons puis les grandes filles puis qu'on s'entende.

M. Barrette : Mme la Présidente, je suis sur l'amendement, là. Je veux juste comprendre, là.

M. Bonnardel : On modifie le 1°, le 2° et on supprime le 6°.

M. Barrette : Le 2°, je comprends ça, j'ai mal posé ma question, M. le ministre. Est-ce que c'est oui, la réponse, là, donc, 6° et 7° restent?

M. Bonnardel : Non, 6° est abrogé.

M. Barrette : Donc, 6° et 7°, là... à 5°, on supprime 6°.

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Barrette : Et 7° est supprimé aussi?

M. Bonnardel : Non, 7° est là.

M. Barrette : Bon.

La Présidente (Mme St-Pierre) : 7° va devenir 6°.

(Consultation)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Si on suit la méthode qui a été décidée plus tôt, il va falloir qu'on traite de l'amendement au paragraphe 1°.

M. Barrette : ...donc, on revient au nouveau 1°, là, qui est proposé dans l'amendement.

Des voix : ...

M. Bonnardel : ...amendement, puis après ça on revient.

M. Barrette : Oui, mais, si on adopte tout ça, il faut traiter chacun des éléments de l'amendement. On peut-u suspendre une seconde, Mme la Présidente?

M. Bonnardel : On peut-u suspendre...

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

(Suspension de la séance à 17 h 45)

(Reprise à 17 h 49)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre nos travaux, mesdames et messieurs. Donc, M. le député de La Pinière, est-ce que vous avez des commentaires sur l'amendement proposé par le ministre?

M. Barrette : Oui. Bien, écoutez, d'entrée de jeu, là, j'ai été surpris, là, j'ai été vraiment, vraiment surpris de la rédaction de l'amendement au premier paragraphe. Je m'explique, là, il y a deux éléments là-dedans.

On a eu un assez long débat aujourd'hui sur le 4C. Bon, le ministre a pris une position qui était très claire, très ferme, a refusé un amendement en ce sens, et c'est classe 5. Alors, pourquoi le ministre, dans la condition actuelle, là, il n'écrit pas dans son texte que ça va être une classe 5? La classe appropriée, là, il n'y en a plus, de classe, écoutez, à moins que le ministre prévoie d'ajouter des classes après 5, là. Là, c'est 5... Je ne comprends pas, là. C'est des questions de clarté, essentiellement, parce que le ministre, ce qu'il a voulu, là, essentiellement, c'est que ça ne soit plus une classe 4C. Je vais laisser le ministre discuter avec ses collègues, là.

• (17 h 50) •

M. Bonnardel : ...M. le député, «elle est titulaire depuis au moins douze mois d'un permis de conduire d'une classe appropriée». Le député de Vimont dit avoir la classe 1 et la classe 5, bien, il se qualifie.

M. Barrette : C'est vrai. O.K. C'est vrai. Bon, c'est vrai. Bon point. O.K. Je vous l'accorde. J'arrête de parler de ça. Alors, Mme la Présidente, il n'en reste... Je vais aller au deuxième point. Juste pour le bénéfice de ceux qui nous écoutent, qui ne savent pas c'est quoi, l'article 106.1, là, on a vérifié, c'est donc tout type de suspension, n'est-ce pas? Est-ce que j'ai bien compris, là?

M. Bonnardel : 106.1, oui.

M. Barrette : Est-ce qu'une personne qui a vu... Attendez une minute, je veux juste relire ça. Donc, ça, quand on lit 106.1 — je vais le lire, là, pour le bénéfice de tout le monde : «Pour l'application des articles 105 et 106, "sanction" s'entend de la révocation ou de la suspension soit du permis autorisant la conduite d'un véhicule routier, soit d'une classe d'un tel permis, ainsi que [...] la suspension du droit d'obtenir un tel permis ou une telle classe. Sont aussi visées la révocation et la suspension prononcées par une autre autorité administrative que la société.»

Ça, ça veut dire que... Je comprends le fond de 106.1 ainsi que l'intention du ministre de l'inclure là de façon nominative. Et on constate que, quand que le ministre veut vraiment mettre l'emphase sur un élément, c'est drôle, là, il le met, alors qu'on a déposé un certain nombre d'amendements pour faire exactement ça, puis ça a été rejeté, ce qui est étonnant, mais, qu'est-ce que vous voulez, il semble que parfois ce soit bon pour minou seulement mais pas pour pitou. Mais là c'est le cas.

Maintenant, la question que j'ai à poser, là... Il y a des personnes qui peuvent voir leur permis révoqué parce qu'ils n'ont pas payé leur permis. Est-ce que ça inclut ça automatiquement? Une personne qui, pour toutes sortes de raison, là, c'est un professionnel, c'est un chauffeur de taxi, là, professionnel qui fait ça, puis, pour une raison x, mettons, là, il part en vacances, puis son renouvellement tombe dans cette période-là, il oublie, et c'est automatique, là, il perd son permis, alors que 106, je pense que ça traite essentiellement de suspension dans des circonstances que l'on imagine, là.

M. Bonnardel : Mais, si vous ne payez pas votre permis à la date requise...

M. Barrette : Oui, oui, je sais.

M. Bonnardel : ...votre permis est suspendu.

M. Barrette : Je sais. Donc... Oui, oui, mais ma question, elle est simple, là. Une personne qui se voit révoquer son permis pour cause de non-paiement, c'est dit sur une lettre qui arrive à la personne. J'ai déjà été jeune, hein, j'ai déjà vu ça, là. Alors là, là, cette personne-là revient de vacances. Ce mois-là, c'était sa date. Un oubli, facteur humain, là. Cette personne-là va voir son permis révoqué? C'est-u ça? Je veux juste...

M. Bonnardel : Son permis est suspendu, donc elle n'est plus apte...

M. Barrette : Je comprends.

M. Bonnardel : La personne, le titulaire, n'est plus apte à répondre d'un répondant ou de faire du taxi de façon traditionnelle, malheureusement, jusqu'au jour où elle se fera peut-être arrêter parce que l'oubli...

M. Barrette : Alors, je comprends ce que le ministre me dit, Mme la Présidente. Puis c'est un cas de figure, là, qui n'est pas du tout une fabulation, là. Il y a un élément là-dedans, là, il y a le 12 mois, O.K.? Alors, si une personne ne peut pas avoir cette dénomination-là parce que, dans les 12 mois précédents, il y a eu ça, là, je comprends que, dans les 12 mois précédents, s'il est démontré que c'est une erreur humaine, la personne n'a pas son permis, bon, n'a pas sa dénomination, n'a pas son autorisation.

M. Bonnardel : Ça prend un permis valide dans les 12 mois précédant la demande.

M. Barrette : Non, non, je comprends. Ma question est simple, là. Moi, j'essaie de voir s'il y a une distinction dans l'esprit du ministre, du législateur, entre quelqu'un qui, dans les 12 derniers mois, a roulé à 220 kilomètres-heure dans un boulevard urbain en état d'ébriété versus une personne qui est partie en vacances trois semaines et n'a juste pas envoyé son papier.

M. Bonnardel : Écoutez, M. le député, le premier exemple que vous me donnez, c'est un acte criminel, c'est une évidence. C'est une évidence. L'autre côté, c'est un oubli la plupart du temps, mais l'oubli... toute personne doit connaître la loi.

M. Barrette : Je sais, mais je...

M. Bonnardel : Alors, quand vous avez oublié de payer votre permis, bien, malheureusement, on vous a suspendu et révoqué votre permis jusqu'au paiement. Et là vous devez retourner à la SAAQ, payer, avec tout le processus administratif.

M. Barrette : Alors donc, ma question, elle est simple, là, puis d'ailleurs je pourrais en proposer... Vous savez, moi, je regarde ça, là, cette situation-là, là, puis je trouve qu'il y a un niveau de sévérité qui est approprié dans une circonstance, qui est peut-être exagéré dans une autre. Puis la raison pour laquelle je le dis, c'est parce que c'est identifiable. La personne qui n'a pas payé son permis qui est suspendu, là, reçoit un papier. La Société de l'assurance automobile du Québec...

Une voix : ...

M. Barrette : Je pense que oui, parce que... Bien, d'ailleurs, on va poser la question à ceux qui représentent la CAQ, s'il y en a... pas la CAQ...

M. Rousselle : La SAAQ. La CAQ, il y en a pas mal, de ça.

M. Barrette : La CAQ avec une cédille. Alors, la SAAQ... Alors, moi, je vois un niveau de sévérité...

M. Bonnardel : On m'informe, monsieur... si vous le permettez, Mme la Présidente, là, on m'informe que, dans les sanctions quand il y a suspension par non-paiement, il n'y aura pas de... le chauffeur ne pourra obtenir son permis, le chauffeur qualifié, même s'il y a eu un oubli.

M. Barrette : Il ne pourra ou pourra?

M. Bonnardel : Pourra. Pourra...

M. Barrette : Pourra.

M. Bonnardel : Oui, oui.

M. Barrette : Bien, c'est écrit... c'est écrit où, ça?

M. Bonnardel : Ça ne fait pas partie des sanctions...

Une voix : Pourra, parce que, là, il y a eu un bris, là.

M. Barrette : Là, là, Mme la Présidente, le ministre a dit «pourra». Alors, moi, j'aimerais bien comprendre, parce que, là, l'article qui est écrit là, il ne peut pas.

(Consultation)

M. Bonnardel : Alors, Mme la Présidente, donc, c'est ça, c'est clair, là. Donc, si la personne, l'exemple que le député donnait, a oublié de payer son permis dans les 12 mois précédents et elle le paie une semaine plus tard, au retour de vacances ou peu importe la raison, elle pourra obtenir son permis... son accréditation comme chauffeur qualifié en bonne et due forme.

M. Barrette : Bien là, là, j'ai de la misère à suivre, là, parce que... Je remercie le ministre de sa réponse, que je trouve très bonne, mais ce n'est pas ça qui est écrit. Parce qu'à 106.1 c'est une révocation pure et simple, sans égard à la cause, là. Bien oui, mais c'est parce que... On va aller relire 106.1, tout le monde, là. Oups! Je ne l'ai plus. Cher collègue, est-ce que je peux voir réapparaître... Merci.

Je vais relire 106.1 : «Pour l'application de 105 et 106 — je pense que ce n'est pas nécessaire d'aller voir 105 et 106 — "sanction" — parce que vous faites référence à 106.1 — s'entend de la révocation ou de la suspension...»

Une voix : ...

M. Barrette : Bien oui, mais c'est parce que, quand on n'a pas payé, notre permis est momentanément révoqué, là.

Une voix : Suspendu.

M. Barrette : Bien, ou suspendu, mais là vous le mettez, 106 dit «s'entend de la révocation ou de la suspension soit du permis — ta, ta, ta — soit de la classe d'un tel permis». Alors, si vous faites référence à 106 et que vous me dites que, dans le cas d'une suspension, il va pouvoir le faire. L'affaire, bien là je viens de vous lire clairement qu'il ne peut pas.

Une voix : ...

M. Barrette : Avec plaisir.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, il reste deux minutes, là, j'ai...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui.

M. Barrette : On peut reporter ça à demain.

M. Bonnardel : ...un légiste de la SAAQ qui va...

M. Barrette : Donc, on peut suspendre jusqu'à demain. Moi, ça ne me dérange, là.

M. Bonnardel : Non, il reste deux minutes.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il reste une minute. Alors, si vous avez le temps de vous exprimer en une minute, déclinez votre nom et votre...

M. Barrette : Moi, j'ajournerais, là. Est-ce que ça vous tente...

M. Bergeron (Claude) : Me Claude Bergeron de la Société de l'assurance automobile du Québec.

M. Barrette : Bienvenue. Il y a consentement, Mme la Présidente, en passant.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui.

M. Bergeron (Claude) : Les cas de non-paiement, là, ce n'est pas prévu par... ça n'entraîne pas de révocation ou de suspension du permis, ça va être un refus d'autorisation en vertu de 573.0.1, qui a été introduit dans le Code de la sécurité routière. Donc, c'est déjà prévu par le code.

M. Barrette : M. Bergeron, hein?

M. Bergeron (Claude) : Oui.

M. Barrette : M. Bergeron, là, pouvez-vous répéter ça? Parce que, là, je voudrais bien voir. Vous savez, dans la vie parlementaire, nous sommes tous un groupe de Saint-Thomas, alors là, moi, j'aimerais bien voir ce que vous nous dites, là. Vous faites référence à... Parce que, là, ce que vous nous dites, là, c'est qu'une personne qui ne paie pas, son permis n'est pas suspendu. J'ai de la misère à vous suivre, là, parce que moi, là, si je me fais arrêter par la police...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, vous allez devoir poursuivre votre commentaire demain. Je suspends les travaux jusqu'à demain, 9 h 30. Bonne soirée à vous tous et à vous toutes.

(Fin de la séance à 18 heures)