



ASSEMBLÉE NATIONALE DU QUÉBEC

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE-DEUXIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 3 septembre 2019 — Vol. 45 N° 27

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le
transport rémunéré de personnes par automobile (6)

**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 mardi 3 septembre 2019 — Vol. 45 N° 27

Table des matières

Étude détaillée (suite)	1
Question de règlement sur la recevabilité d'un amendement	11
Document déposé	17
Décision de la présidence sur la recevabilité d'un amendement	47

Intervenants

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

M. François Bonnardel
M. Gaétan Barrette
M. Joël Arseneau
M. Mathieu Lévesque
M. Richard Campeau
M. Denis Tardif
M. Gilles Bélanger
M. Vincent Caron
M. Saul Polo
Mme Ruba Ghazal

* M. Martin Lessard, ministère des Transports

* M. Jérôme Unterberg, idem

* Témoins interrogés par les membres de la commission

Le mardi 3 septembre 2019 — Vol. 45 N° 27

Étude détaillée du projet de loi n° 17 — Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (6)

(Neuf heures trente-trois minutes)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, bonjour. Bonjour à vous tous et à vous toutes. Nous allons commencer nos travaux. À l'ordre, s'il vous plaît!

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

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

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

La Secrétaire : Oui, Mme la Présidente. Alors, M. Lemay (Masson) est remplacé par M. Bélanger (Orford); M. Reid (Beauharnois) est remplacé par Mme Jeannotte (Labelle); Mme Tardif (Laviolette—Saint-Maurice) est remplacée par M. Lévesque (Chapleau); et Mme Montpetit (Maurice-Richard) est remplacée par M. Polo (Laval-des-Rapides).

Étude détaillée (suite)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, merci. Donc, je rappelle aux membres de cette commission qu'il est important d'arriver à l'heure. Nos travaux devaient commencer à 9 h 30.

Donc, lors de l'ajournement de nos travaux, le 29 août dernier, les discussions portaient sur le paragraphe 2°, tel qu'amendé, de l'article 9. Y avait-il d'autres interventions concernant ce paragraphe? M. le député de La Pinière, vous aviez la parole à ce moment-là.

M. Barrette : Oui, alors je vais la reprendre, à moins que mes collègues veuillent, à ce moment-ci, la prendre. Non? Parti québécois, non? Très bien.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est moi qui dirige les travaux, monsieur.

M. Barrette : Non, non, mais je sais que vous les dirigez, mais comme je... par courtoisie, je leur posais la question que vous... S'ils avaient dit oui, je vous aurais suggéré de... Mais maintenant je vais la reprendre.

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

M. Barrette : Comment allez-vous, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Et, s'il vous plaît, vous avez la parole. Ça va très bien...

M. Barrette : Moi aussi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ça va continuer d'aller mieux si vous prenez la parole, O.K.?

M. Barrette : Bien, j'y vais. Alors, lorsqu'on a quitté à la dernière... jeudi passé, oui, en fin de journée, j'étais sur une démonstration qui était on ne peut plus pertinente, à savoir quels allaient être les critères que le ministre allait utiliser pour déterminer la formation. Et je rappelle à tous ceux et celles qui nous écoutent et qui suivent nos travaux que le ministre a refusé un amendement qui allait permettre aux parlementaires de jeter un oeil critique sur les décisions qu'allait prendre le ministre quant aux paramètres menant à la formation des chauffeurs de taxi.

Et on se rappellera qu'à ce moment j'avais cité un article de *La Presse*, datant de 2017, selon lequel — parce que c'est une citation — le président de la compagnie Uber avait suggéré même assez fortement... il avait même, je dirais, menacé, je pense que c'est le mot approprié, le gouvernement du Québec d'alors, en 2017, de quitter le Québec si la formation était de 35 heures. C'est une position qui est assez claire. Plus fort que ça, je pense que ce n'est pas possible. Un président de compagnie qui veut le marché... Il veut le marché, là, je ne pense pas qu'on puisse dire que la compagnie Uber ne veut pas le marché. Et, comme toute compagnie, si le marché pouvait leur être exclusif par la force du marché, la compagnie serait heureuse. Puis savez-vous quoi, Mme la Présidente? C'est un objectif normal pour toute entreprise, dominer le marché. Avoir l'exclusivité du marché, c'est encore mieux. On ne peut pas leur reprocher ça. On peut, par contre, critiquer les conséquences qui viennent de cette démarche-là. Et la compagnie, donc, avait dit : Voici, si la formation est de 35 heures, bien, on va quitter le Québec parce que c'est trop haut, bon.

Alors là, il était allé... et je vais continuer à citer le fameux article, l'article de 2017, et le président était allé plus loin en disant : Bien, vous savez, nos chauffeurs, ce sont des gens qui sont à temps partiel, et ainsi de suite. Il avait beaucoup

insisté sur le fait que les chauffeurs de cette compagnie-là étaient à temps partiel. Puis on le comprend, parce que c'est ce qu'on voit un peu partout dans le monde au moment où on se parle, c'est ce que l'on voit.

Et j'avais questionné, et j'avais terminé là-dessus, et c'est là où je reviens, je n'avais pas vraiment eu de réponse de la part du ministre. Peut-être a-t-il eu le temps de faire quelques recherches auprès de ses collègues et experts pour nous dire exactement quelle est sa position.

Alors, le ministre nous a dit : On va abolir le permis 4C. On va augmenter les territoires. On va, on va, on va. Et en plus on va donner une formation. Et j'avais posé la question : Est-ce que la durée de formation va être un critère qui va être utilisé? Pas les paramètres de formation, Mme la Présidente, mais bien la durée de formation. Est-ce que ça va être un paramètre qui va être dans son équation lors de la détermination formelle de ce que sera le programme de formation? Et je n'avais pas eu vraiment de réponse autre que le ministre nous avait dit : Sept heures, c'est peu. Et lui-même, à plusieurs reprises, a fait référence au très grand 150 heures qui existe. Et là j'aimerais entendre le ministre : Est-ce qu'on va être entre sept et 35 ou entre 35 et plus?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le député est sévère dans ses commentaires en ce début de journée. On a passé la journée de jeudi dernier... j'ai passé la journée de jeudi dernier à répéter la même chose sur l'article 9, sur la formation. On a rejeté un article qui venait de Québec solidaire et qui disait qu'on devait ajouter au moins 35 heures de formation en tenant compte des particularités de chaque région. On a voté contre à 17 h 43 jeudi dernier. On en a parlé presque toute la journée avec des amendements un peu différents mais qui essayaient de donner l'impression qu'on allait moins former les chauffeurs de taxi, les chauffeurs de transport rémunéré.

Je l'ai mentionné, il y a des formations qui sont inégales partout au Québec. Ce qu'on souhaite faire, c'est d'avoir une formation qui sera uniforme, qui sera générale, qui va répondre des formations qui sont déjà existantes. On va sûrement aller chercher le meilleur de tout ça pour avoir une formation qui sera définie encore une fois par règlement. Alors, je le répète, pour nous, oui, je l'ai déjà dit, le sept heures d'une formation en Gaspésie versus une formation de 90 heures à Québec ou de 150 heures à Montréal, c'était inégal. On va trouver, donc, une façon, par règlement, d'encore bien former, et sécuriser les clients, les usagers qui auront à utiliser ces moyens de transport dans le futur.

• (9 h 40) •

M. Barrette : Alors, justement, parlons donc de sécurité. Le ministre... Et là je vais... Et vous avez remarqué, Mme la Présidente, que je n'ai pas eu de réponse à ma question. Alors, ma question, elle était très simple, c'est un ou c'est l'autre : Est-ce qu'on s'en va vers une période de formation entre sept et 35 heures ou 35 heures et plus? Le ministre ne répond pas à cette question-là. Je doute qu'il n'ait pas déjà une idée de ça.

Mme la Présidente, toujours sur la question de la sécurité, le ministre nous a dit qu'il ne léserait pas là-dessus. Mais ça, j'ai beaucoup, beaucoup de critiques à faire là-dessus. Il abolit la classe 4C. Maintenant, pour être chauffeur désigné par l'État, il faut être détenteur d'un permis de classe 5. Est-ce qu'il y aura des restrictions à propos du permis de classe 5 dans l'esprit du ministre?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'ai répondu à ça la semaine passée. S'il y a des conditions médicales spécifiques au permis, à la classe 5, c'est indiqué spécifiquement sur le permis de conduire. Alors, la personne qui voudra obtenir son... qui a son permis de classe 5 et qui a besoin de passer au travers de la formation... de la formation, d'antécédents judiciaires, s'il y a une condition médicale spécifique, elle sera indiquée sur le permis.

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

M. Barrette : Très bien. Ce n'est pas... Je faisais référence implicitement à ça mais pas explicitement. Est-ce qu'il y aura d'autres contraintes que celle-là?

M. Bonnardel : Non.

M. Barrette : La réponse est non. Parfait. Alors, si je comprends bien, Mme la Présidente, le ministre nous annonce qu'un chauffeur, puisqu'il est du permis de classe 5, qui est celui que lui et moi possédons, sera autorisé à transporter des gens avec un taux d'alcoolémie à 0,079.

M. Bonnardel : Un chauffeur de taxi présentement ou un chauffeur de transport rémunéré d'Eva ou Uber peut transporter une personne, un passager qui sort d'un bar et qui peut avoir un taux d'alcoolémie x, y, z.

M. Barrette : Mme la Présidente, je parle du taux d'alcoolémie du chauffeur.

M. Bonnardel : Bien, Mme la Présidente, un chauffeur de taxi ne peut conduire un véhicule en état d'ébriété ou ayant consommé, là. C'est zéro, là. C'est impensable de s'imaginer qu'un chauffeur peut sortir d'un bar ou aller manger, prendre deux, trois bières et aller travailler par la suite. S'il se fait arrêter, bien, c'est zéro.

M. Barrette : Mme la Présidente, est-ce que le ministre est au courant que la seule restriction à zéro alcool, c'est dans le 4C, qu'il nous a dit qu'il voulait abolir?

Une voix : ...

M. Bonnardel : Alors, à l'article 213, M. le député... Je peux le lire, si vous le souhaitez, Mme la Présidente. Alors : L'article 202.2.1.1 de ce code est modifié par le remplacement de «ou d'un taxi» par «d'un taxi ou d'une automobile assimilée à un taxi».

L'article 202.2.1.1 du Code de la sécurité routière prévoit la règle selon laquelle la personne qui conduit ou a la garde ou le contrôle d'un taxi ne peut avoir quelque présence d'alcool dans son sang. L'article 213 du projet de loi rend cette règle applicable à la personne qui a la garde ou le contrôle d'une automobile assimilée à un taxi.

Ainsi, cette tolérance zéro s'appliquera au chauffeur d'une automobile qualifiée au sens de l'article 8 du projet de loi lorsqu'elle est utilisée pour offrir du transport rémunéré de personnes, même s'il ne s'agit pas d'un taxi au sens de l'article 140 du projet de loi.

M. Barrette : Très bien. Et qu'en est-il des autres substances qui sont maintenant légalisées comme le cannabis?

M. Bonnardel : Ce sera la même chose, Mme la Présidente.

M. Barrette : C'est écrit où?

M. Bonnardel : Vous pouvez me donner quelques secondes, Mme la Présidente?

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

(Suspension de la séance à 9 h 44)

(Reprise à 9 h 47)

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

M. Bonnardel : Oui, juste des petites clarifications pour le député, qui se demandait si demain matin, présentement, un conducteur de classe 5 ou de classe 4C peut conduire avec les facultés affaiblies. Il y aura tolérance zéro. Puis, de l'autre côté, bien, avec la nouvelle loi sur le cannabis, vous comprendrez que ce sera tolérance zéro aussi. Le code l'interdit maintenant. Les outils ne sont pas définis encore par les services de police pour être capables de déterminer une personne qui a consommé un joint, ou deux, ou trois sur son travail. Donc, ça va être défini dans les prochains mois, vous comprendrez bien. Donc, pour moi, puis comme pour tous ceux qui nous écoutent, ils peuvent s'assurer d'une chose, là : ce sera tolérance zéro pour tout chauffeur, que ce soit consommation d'alcool ou consommation de drogue.

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

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente, est-ce que le ministre ne trouve-t-il pas qu'il y aurait lieu de le spécifier dans son projet de loi?

M. Bonnardel : C'est bien indiqué pour l'alcool. Ce le sera aussi... Bien, premièrement, le code l'interdit, Mme la Présidente, pour tout le monde. Maintenant, les policiers n'ont pas les outils encore, je vais le dire comme ça, là, parce que je ne suis pas dans ce projet de loi, là, mais n'ont pas les outils pour définir de quelle façon on peut déterminer qu'une personne a consommé. Parce qu'on le sait, là, quand on consomme de la drogue, dans le corps, ça reste quelques jours aussi, là. Donc, on ne peut pas rentrer dans les spécificités de tout ça, là, mais je peux assurer les citoyens qu'il n'y aura personne, personne, personne qui pourra chauffer un taxi ou un véhicule de transport rémunéré qui sera sous l'influence de l'alcool ou des drogues.

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

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je pense que c'est une réponse qui est insatisfaisante, et j'explique pourquoi. Et d'ailleurs je vais déposer un sous-amendement dans quelques instants. Il me reste très peu de temps, j'imagine.

La Présidente (Mme St-Pierre) : 1 min 50 s.

M. Barrette : 1 min 50 s. Le ministre nous a dit qu'il faisait une loi pour les 40, 50, 60 prochaines années. 40, je pense qu'il ne l'a même pas prononcé, je pense que, dans son esprit, c'est 50, 60 prochaines années. Moi, je pense qu'il est raisonnable de postuler que, dans le futur, il y aura des moyens technologiques qui nous permettront de doser le taux de cannabis dans le sang des gens. Et conséquemment, aujourd'hui, il devrait y avoir une provision dans la loi, claire, que c'est zéro alcool et zéro cannabis, Mme la Présidente.

Je vous propose de suspendre pour qu'on ait le temps d'écrire un amendement à cet égard.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière, si vous avez l'intention de déposer quelque chose, ça ne pourra pas être un sous-amendement, il faudra que ce soit un amendement.

M. Barrette : Je m'excuse. Vous avez tout à fait raison, Mme la présidente, de me rappeler à l'ordre après cette longue fin de semaine du travail. Je me suis trop reposé. C'est un amendement que nous allons déposer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce que vous déposez votre amendement?

M. Barrette : Si vous nous permettez de suspendre quelques instants pour que nous parfassions notre texte.

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

(Suspension de la séance à 9 h 50)

(Reprise à 9 h 54)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre les travaux. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, vous aviez annoncé que vous auriez un amendement à l'article 2, est-ce que vous voulez... Je pourrais vous donner priorité, puisque vous aviez annoncé au secrétariat que vous pouviez déposer votre amendement maintenant... pas à l'article 2, pardon, à l'article 9, paragraphe 2°, excusez-moi. Est-ce que vous voulez...

M. Arseneau : Oui, oui, je peux procéder, si vous le permettez.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Est-ce que vous pouvez le distribuer?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : On va le distribuer. Alors, en attendant la distribution, je vous demanderais de bien vouloir prendre la parole, et lire, et expliquer votre amendement, votre... c'est ça, votre amendement.

M. Arseneau : Oui, tout à fait. Merci, Mme la Présidente. En fait, lorsqu'on lit l'article 9, puisqu'on abolit le règlement ou plutôt le permis 4C, on voit que la plupart des exigences minimales qui sont demandées pour l'éventuel chauffeur de transport rémunéré de personnes sont édictées à l'article 9, donc, pour être chauffeur. Nous proposons donc de ramener un des éléments qui étaient au Règlement sur les services de transport par taxi, à la définition de «chauffeur», et donc l'article qui spécifie que l'on doit pouvoir parler, lire en français — j'oublie le texte spécifique, je n'ai pas eu le papier encore — donc que la personne soit en mesure de comprendre, parler et lire le français, donc des exigences minimales qui sont déjà imposées aux chauffeurs de taxi dans l'industrie en général. S'assurer que les gens qui ne soient pas chauffeurs de taxi comme tels, mais qu'ils puissent opérer un service, transport rémunéré de personnes par automobile sur toutes les plateformes, soient quand même soumis à l'exigence de la loi et qu'ils soient en mesure de donner un service en français, donc de comprendre, parler et lire le français. Ça semble une exigence qui était imposée et qui nous semble tout à fait valide pour l'exercice de cette profession, même si on l'ouvre, qu'elle soit toujours valide pour exercer ce rôle-là ici, au Québec.

Alors, si on l'inscrit dans la loi, évidemment, bien, ce sera nécessaire d'imposer la règle pour l'ensemble, à moins qu'on décide de le glisser dans un règlement subséquent, ce qui aurait, évidemment, moins de force. Alors, c'est pour ça que je suggère de l'inscrire ici, dans la définition de «chauffeur». Parce que, si on regarde le règlement en tant que tel, on dit qu'on doit être titulaire d'un permis, terminer une formation, passer les examens, ne pas avoir consommé ou d'avoir l'antidémarrage éthylométrique. Bref, à peu près l'ensemble de ce qu'on inclut dans l'article 9 de la loi est déjà au Règlement sur les services de transport par taxi, à l'exception, justement, de l'exigence linguistique. C'est la raison pour laquelle on le propose.

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

M. Bonnardel : Si vous me permettez de suspendre deux petites minutes, Mme la Présidente.

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

(Suspension de la séance à 9 h 58)

(Reprise à 10 h 04)

La Présidente (Mme Grondin) : Nous reprenons les travaux. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, à vous la parole.

M. Arseneau : Oui. Bien, alors j'ai posé la question au ministre en déposant ma proposition d'amendement, à savoir s'il était prêt à reconnaître qu'il est aussi important aujourd'hui qu'hier que les personnes qui s'adonnent au transport rémunéré de personnes par automobile maîtrisent le français et qu'on réintroduise ce qui était dans le règlement sur les services de transport par taxi, puisque le permis va disparaître, la classe particulière pour les chauffeurs de taxi, et que ce permis-là exigeait, de la part du titulaire, qu'il comprenne, parle et lise le français de façon à pouvoir exercer son métier.

Ce qu'on comprend, c'est que bien des gens s'adonneront au transport rémunéré de personnes sans en faire un métier. Il reste que le service doit être offert selon les mêmes standards et avec la même qualité à l'ensemble du public, à l'ensemble des consommateurs du Québec. Donc, on pourrait s'attendre qu'une exigence minimale soit celle qui était dans le règlement auparavant, donc qu'elle puisse être en mesure de comprendre, de parler et de lire le français.

Alors, je propose que ce soit inscrit à l'article 9 lorsqu'on décrit quels sont les chauffeurs qui pourront, donc, s'adonner au transport rémunéré de personnes.

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

M. Bonnardel : On accepte l'amendement, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur cet amendement? Donc, il est adopté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme Grondin) : Adopté.

Une voix : ...

La Présidente (Mme Grondin) : Un vote nominal? Mme la secrétaire.

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

M. Arseneau : Oui.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Pour.

La Secrétaire : M. Lévesque (Chapleau)?

M. Lévesque (Chapleau) : Pour.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Pour.

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

M. Tardif : Pour.

La Secrétaire : M. Bélanger (Orford)?

M. Bélanger : Pour.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Pour.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Pour.

La Secrétaire : M. Polo (Laval-des-Rapides)?

M. Polo : Pour.

La Secrétaire : Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Pour.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

La Présidente (Mme Grondin) : Abstention. C'est adopté. Est-ce qu'il y a d'autres...

M. Barrette : ...notre amendement, je vous demanderais, s'il y a consentement, de suspendre quelques instants encore.

La Présidente (Mme Grondin) : Nous allons suspendre les travaux.

(Suspension de la séance à 10 h 06)

(Reprise à 10 h 20)

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député de La Pinière, vous avez un amendement à déposer?

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente, j'ai un amendement. Puis, d'entrée de jeu, je vous dirai que la raison fondamentale pour laquelle je présente cet amendement aujourd'hui, c'est suite à de nombreux échanges que j'ai eus personnellement avec plusieurs personnes, dans la sphère du transport adapté, qui nous encourageaient fortement à ne pas abandonner la bataille de la sécurité des gens du transport adapté. Vous comprendrez que je suis d'accord avec ces gens-là. Ils sont déçus de ce qu'ils ont vu la semaine dernière, et je les comprends beaucoup aujourd'hui. Je les comprenais la semaine dernière. Je les comprends encore aujourd'hui.

Et l'amendement qu'on dépose aujourd'hui va dans ce sens-là, et c'est un sens très général, pour n'importe qui qui va se faire transporter par une tierce personne, et c'est une attention encore plus particulière pour les gens du transport adapté. Et, je le répète, c'est un amendement qui vise la sécurité du transport de toute personne. Et, Mme la Présidente, le ministre a souvent dit que son projet de loi était bien écrit, mais tout le monde a constaté que le transport adapté avait été oublié, et là il y a un autre oubli.

Alors, l'amendement que je dépose ici se lit ainsi :

L'article 9 du projet de loi, tel qu'amendé, est modifié par l'ajout, avant le paragraphe 3°, du suivant :

3.0.1° L'article 202.2.1.1 du Code de la sécurité routière est modifié par l'ajout dans le premier alinéa, suite au mot «alcool», des mots «de cannabis ou d'une autre drogue».

Alors, l'article 202.1.1 se lit comme suit aujourd'hui : «Il est interdit à toute autre personne que celle visée à l'article 202.2 de conduire ou d'avoir la garde ou le contrôle d'un [autobus], d'un [minibus ou] d'un taxi [...] s'il y a quelque présence d'alcool dans son...» Et nous rajouterions : «...de cannabis ou d'une autre drogue dans son organisme».

Dans l'état actuel, Mme la Présidente, de la rédaction du projet de loi, s'il était adopté tel quel, il n'aurait pas été possible de consommer du cannabis et de conduire un taxi. Ceci dit, Mme la Présidente, le ministre a souvent dit qu'il faisait une loi pour les 50, 60 prochaines années. Et je pense qu'il est raisonnablement prévisible, mais ce n'est pas le cas aujourd'hui, il est raisonnablement prévisible qu'un jour, pour le cannabis, puisqu'il est légal, il se développera à la fois des appareils de détection performants, mais se développera ou se mettra en place aussi, possiblement... mais je pense que ça devrait être zéro, là, mais disons que, possiblement, il est possible que se développe une norme équivalente au 0,08 pour l'alcool.

Alors, moi, je pense qu'aujourd'hui on doit statuer, à la case départ et d'une façon définitive, à ce que, lorsqu'on est un chauffeur désigné par la SAAQ sous l'égide de l'éventuelle loi n° 17, la tolérance zéro ne soit pas seulement attribuée à l'alcool, mais également au cannabis et toute autre drogue, notamment des drogues illicites. Je pense qu'en le statuant aujourd'hui ça nous amène vers une sécurité de départ et une garantie que, dans le futur, on n'aura probablement pas à défaire ça, ou, du moins, si on veut défaire ça, il y aura obligatoirement un débat, ce que nous ne souhaitons pas. Alors, voilà.

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

M. Bonnardel : Oui, Mme la Présidente. Je l'ai mentionné d'entrée de jeu que, pour moi, la sécurité, c'était non négociable. La tolérance zéro pour la consommation d'alcool, la tolérance zéro pour la consommation de drogue, le cannabis, c'est extrêmement important. Et je veux rassurer les gens qu'aucun chauffeur de taxi, aucun chauffeur de transport rémunéré ne pourra consommer, aucun.

Dans l'amendement du député de La Pinière, il me demande d'ajouter les mots «cannabis ou d'une autre drogue». Son gouvernement de l'époque, au projet de loi n° 157, Loi constituant la Société québécoise du cannabis, édictant la Loi encadrant le cannabis et modifiant diverses dispositions en matière de sécurité routière... le code a été modifié à l'article 42, et je le lis, Mme la Présidente :

Ce code est modifié par l'insertion, après l'article 202.2.1.2, du suivant :

«202.2.1.3. Il est interdit à toute personne de conduire un véhicule routier ou d'en avoir la garde ou le contrôle s'il y a quelque présence dans son organisme de cannabis ou d'une autre drogue, sous réserve des exceptions prévues par règlement du gouvernement.

«Pour l'application du présent article, la présence interdite de cannabis ou d'une autre drogue dans l'organisme s'entend de celle détectable dans le liquide buccal avec le matériel de détection visé à l'article 202.3.»

Je vais même aller plus loin. À l'article 202.4.1 présentement : «Un agent de la paix suspend sur-le-champ, au nom de la société, pour une période de 90 jours, le permis d'une personne qui conduit un véhicule routier ou qui en a la garde ou le contrôle :

«1° si, selon l'évaluation effectuée par un agent évaluateur conformément aux dispositions de l'alinéa a du paragraphe 2 de l'article 320.28 du Code criminel, cette personne a les capacités affaiblies par l'effet du cannabis ou d'une autre drogue ou par l'effet du cannabis ou d'une autre drogue et de l'alcool.»

Alors, vous comprendrez qu'avec ce que le Parti libéral de l'époque a adopté dans la modification de cette loi et du Code de la sécurité routière nous n'avons pas besoin d'amender, encore une fois, l'article 9.

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

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, je ne reviendrai pas sur les articles précédents, mais les juristes qui accompagnent le ministre nous ont dit qu'il y avait, et c'était la même chose dans le projet de loi n° 14, utilité sur le plan juridique de reconduire certains éléments ou leur esprit dans le projet de loi parce que ça venait, disons, ajouter un poids juridique plus grand. Alors, ici, on est dans un article qui traite des chauffeurs et qui est très, très, très spécifiquement et littéralement nominatif. Il n'enlève rien. Il est cohérent avec l'esprit des lois existantes, et je le dépose spécifiquement dans cet esprit-là, et je vois difficilement pourquoi le ministre peut dire non à ça.

Mme la Présidente, je vais aller aussi loin que de dire ceci. Quand j'ai déposé mon amendement, on a tous vu la surprise de l'autre côté, on l'a tous vue, on l'a tous remarquée. Il n'y a pas eu une pause pour rien, Mme la Présidente. Il y a eu une pause parce qu'il y a eu un moment d'hésitation. Et le moment d'hésitation amène le commentaire du ministre, ce qui, ipso facto, fait la démonstration que, dans l'esprit de la rédaction du projet de loi, cet élément-là n'avait pas été pris en compte.

Moi, quand je dépose un amendement, là, qui, sur un mot, amène une réflexion de minutes, parfois de demi-heures, c'est parce qu'on met le doigt sur quelque chose. Et je paraphrase une juriste, dans un autre projet de loi, qui est venue nous dire exactement ce que je viens de dire. Il y a un intérêt, dans les projets de loi, à venir renforcer un concept législatif lorsque c'est utile, et là ça m'apparaît utile.

Ce n'est pas compliqué, ce qu'on fait, là. On ne réfère pas à d'autres lois. À la limite, là, je vais prendre... À la limite, je ne dis pas pas que je le reprends comme tel, mais, à la limite, reprenons l'argument du ministre. En quoi est-il problématique d'inscrire ça dans ce projet de loi ci, qui vise à assurer, entre autres, pas juste ça, mais, entre autres, à assurer la sécurité de la population, et particulièrement de la population la plus vulnérable, en termes de transport par personne?

Et, je vais rajouter, Mme la Présidente, je l'ai dit dans mon commentaire, l'objectif ici est d'abord et avant tout de le mettre dans la loi pour qu'un jour, là, si jamais une norme est édictive à l'effet qu'un seuil est tolérable, bien, qu'à à un moment donné, là, à un moment donné, dans la loi sur le transport rémunéré de personnes, on a dit «zéro tolérance». Et ça, ça a un poids. Le ministre, je comprends qu'il abolit le 4C. En abolissant le 4C, il est obligé d'amener un article additionnel à 213 pour s'assurer qu'un élément de 4C reste, qui est celui de zéro tolérance.

Bien là, moi, je fais exactement comme lui, je ramène quelque chose. Il va me dire qu'il n'est pas enlevé, mais je le ramène pour que le poids soit encore plus grand. Je vois difficilement pourquoi le ministre refuse de mettre un article de cette nature-là dans son projet de loi de transport rémunéré de personnes, en quoi ça pose un problème. Et ce n'est pas la première fois que ça se fait. Alors, Mme la Présidente, j'aimerais avoir une explication autre que : Je ne veux pas le faire.

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

• (10 h 30) •

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je vais répéter exactement ce que je viens de dire. Son propre gouvernement, au projet de loi n° 157, Loi constituant la Société québécoise du cannabis, qui modifie diverses dispositions en matière de sécurité routière... Je le répète, le Code de la sécurité routière a été modifié, sous le projet de loi n° 157, sous le gouvernement libéral. Et je le lis encore une fois, là, pour que tout le monde, tout le monde soit conscient, là : «Il est interdit — au code, 202.2.1.3 — à toute personne de conduire un véhicule routier ou d'en avoir la garde ou le contrôle s'il y a quelque présence dans son organisme de cannabis ou d'une autre drogue, sous réserve des exceptions prévues par règlement du gouvernement.» Alors, Mme la Présidente, on n'a pas besoin d'aller plus loin parce que déjà le code sera modifié et est modifié.

M. Barrette : Très bien. Alors, Mme la Présidente, fort des commentaires du ministre, je vais vous demander de suspendre. Nous allons écrire un autre amendement... Je m'excuse. Nous allons vous déposer, pas moi, mon collègue, un sous-amendement.

La Présidente (Mme Grondin) : Il y avait la députée de Mercier qui souhaitait intervenir sur cet amendement.

Mme Ghazal : Oui, c'est ça. Moi, c'est vraiment une question pour être certaine... Dans le fond, ce qui avait été ajouté à 213... Parce qu'avec la classe 4C qui n'existe plus, là, avec le projet de loi, mais qui existe jusqu'à aujourd'hui, c'est 0 % de taux d'alcoolémie. Et, avec la classe 5 qui va être maintenant pour tout le monde, c'est 0,8 % de taux d'alcoolémie, et là, vous... 0,08 %. Et là, vous, ce que vous dites, c'est, justement, pour que ça reste zéro. Même si tu as une classe 5 puis que tu fais du transport de personnes parce que tu réponds à tout ce qui est écrit dans la loi, donc, pour toi, quand tu conduis, c'est zéro.

Ça fait que, suivant cette logique-là, c'est là que je... c'est ce que je comprends de l'amendement du député de La Pinière, c'est qu'on ne le sait pas pour le cannabis. Avec l'évolution des méthodes de détection, ça pourrait être modifié. Je ne sais pas, on va peut-être avoir droit... Je ne sais pas de quelle façon ils vont l'exprimer, en quelle mesure, mais, peu importe, peut-être que pour tout le monde ça va être toléré de fumer, pour le commun des mortels, on va dire, un demi-joint — je vais dire n'importe quoi. Peut-être plus tard, on ne le sait pas. C'est parce que, pour l'alcool, quant à moi, à mon avis, ça devrait être zéro, mais c'est quand même toléré pour tout le monde, sauf pour les gens qui conduisent... qui font du transport de personnes. C'est pour ça que vous l'avez fait. Donc, pour le cannabis, étant donné qu'on ne le sait pas, pourquoi est-ce qu'on n'accepterait pas de faire le même ajout à cet article, pour les drogues, de la même façon qu'on l'a fait pour l'alcool, en disant : C'est zéro tolérance?

Là, je comprends que vous faites référence à une loi ou à un projet de loi qui avait été adopté par l'ancien gouvernement, pour tout le monde, mais ce n'est pas spécifique pour les personnes qui font du transport de personnes. Étant

donné que les gens sont inquiets par le fait que ce projet de loi n° 17 permet à tout le monde, tout le monde, tout le monde... Même le ministre, la semaine passée, dirait : N'importe qui, même moi, même mes collègues les députés, ici, on pourrait faire ça parce que ça nous fait plaisir de conduire des personnes. Donc, c'est ouvert à tout le monde. Et c'est là que je parlais de : on n'est pas obligé d'en faire une profession.

Donc, c'est là que l'inquiétude des gens vient, à dire : Bien, si on ouvre à tout le monde, bien là, on est inquiets parce que ces gens-là pourraient fumer du cannabis, puis ça ne sera pas respecté. Pourquoi ne pas faire cette mention-là pour le cannabis et les autres drogues, de la même façon que vous avez pris la peine de le faire pour l'alcool? Moi, je me mets toujours à la place de ces personnes-là qui sont inquiètes que ça soit ouvert à tout le monde, notamment pour le transport adapté. Donc, ça répondrait à leur inquiétude s'il n'y a pas de tolérance. Et je le prouve en l'ajoutant dans le même article où je parle de zéro tolérance pour l'alcool, bien, je le fais aussi pour les drogues.

Je vous pose vraiment la question juste pour comprendre le fondement et la raison fondamentale qui font que vous ne l'ajoutez pas, même si dans le projet de loi de la sécurité routière vous l'avez cité. Mais ça ne parle pas du transport de personnes, ça parle de sécurité routière de M. et Mme Tout-le-monde. Mais, pour le transport des personnes, ce n'est pas la même chose, c'est... Donc, quant à moi, ça serait important de le spécifier. Juste comprendre votre raisonnement : Pour quelle raison vous ne l'ajoutez pas?

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

M. Bonnardel : Parce que, Mme la députée, l'article 42, la modification du Code de la sécurité routière est dans un sens encore plus large. Ça se lit comme suit : «Il est interdit à toute personne de conduire — toute personne de conduire — un véhicule routier...», incluant les chauffeurs de taxi.

Mme Ghazal : En fait, mon point, c'était que ça pourrait évoluer aussi dans le temps. Moi, je le prends... On ne le sait pas, là. Aujourd'hui, on dit que c'est zéro, puis peut-être que votre gouvernement va le maintenir. Mais on ne le sait pas, ça va devenir dans les habitudes, là, d'avoir... comme du cannabis, ça va être comme considéré comme l'alcool. Aujourd'hui, on dit que c'est zéro, mais on ne le sait pas, plus tard, je n'ai aucune idée. C'est récent, tout ça, c'est nouveau.

Donc, je comprends, vous dites : C'est écrit. Mais, pour rassurer les gens, pour être sûr que, pour le transport des personnes, ça ne changera jamais... On ne fait pas que se référer à l'article que vous venez de lire. Pour quelle autre raison... Parce que, souvent, vous dites : Je ne l'ajoute pas parce que ce n'est pas nécessaire, ça l'est déjà ailleurs ou ça va l'être, dans le règlement, sur d'autres... beaucoup, beaucoup de sujets. Mais, si les gens veulent être rassurés, qu'est-ce que ça coûte de plus de les rassurer en ajoutant ça?

M. Bonnardel : Bien, Mme la députée : «Il est interdit à toute personne de conduire un véhicule routier ou d'en avoir la garde ou le contrôle s'il y a quelque présence — quelque présence — dans son organisme de cannabis ou d'une autre drogue...» Je ne pense pas que... Ça ne peut pas être plus clair que ça, là : «toute personne de conduire un véhicule routier». Il peut y avoir des exceptions, c'est marqué : maladie, peu importe, là. Mais : «toute personne de conduire un véhicule routier», «quelque présence» de drogue dans le corps.

Mme Ghazal : ...raison pour aujourd'hui. Moi, mon point, c'est plus : ça pourrait être changé, cette loi-là, ici, au moins, dans le...

M. Bonnardel : Mme la députée, en tout respect, il faut que ça repasse devant les parlementaires, s'il y a lieu.

Mme Ghazal : Oui. Mais là on va...

M. Bonnardel : Puis je ne pense pas qu'on va alléger les règles sur la consommation de cannabis.

Mme Ghazal : ...ne sera peut-être pas à leur esprit. Mais, bon, je faisais juste comprendre pour quelle raison vous dites que ça, c'est suffisant. Si ça passe devant les parlementaires, là, on va se rappeler... Supposons qu'il n'y a plus cette tolérance, là, il n'y a plus cette... ce n'est plus zéro tolérance puis qu'on allège pour les conducteurs, mais qu'on va se rappeler plus tard que, pour les conducteurs de personnes, il faut qu'on se rappelle qu'eux il faut que ça reste tolérance zéro. Nous, on dit : Faisons-le aujourd'hui, comme ça, il n'y aura aucun oubli dans le futur, par précaution. C'est plus par mesure de précaution, pour rassurer les gens qui sont inquiets, qu'on ouvre ça à tout le monde. Surtout qu'on ne sait pas, d'ailleurs, puis pour le transport adapté, je vais revenir... qu'on ne sait pas encore quels sont les amendements pour le transport adapté puis si ça va être réservé ou pas pour les professionnels du taxi.

M. Bonnardel : Pas de commentaire.

La Présidente (Mme Grondin) : Mme la députée?

Mme Ghazal : C'est bon.

La Présidente (Mme Grondin) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement déposé par le député de La Pinière, qui ajoute le paragraphe 3.0.1? Pas d'autres commentaires?

M. Barrette : ...Mme la Présidente. J'imagine que c'est... Est-ce qu'il y a d'autres commentaires? Oui. Est-ce que le ministre peut me rappeler l'article sur la loi sur le cannabis auquel il fait référence abondamment?

M. Bonnardel : L'article 42, la loi n° 157.

M. Barrette : La loi n° 157. Mme la Présidente, je vais vous demander de suspendre quelques instants. On va probablement arriver avec un autre amendement.

La Présidente (Mme Grondin) : M. le député, un sous-amendement ou un nouveau?

M. Barrette : Mais après le moment de réflexion que nous allons avoir eu, si vous nous le permettez.

La Présidente (Mme Grondin) : Nous allons suspendre les travaux.

(Suspension de la séance à 10 h 39)

(Reprise à 10 h 49)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre les travaux. M. le député de La Pinière, moi, je vous suggère de poursuivre la discussion sur l'amendement, et, si vous avez un autre amendement par la suite, bien, on aura d'autres discussions sur l'autre amendement. Ça ne vient pas impacter votre temps d'antenne. Alors, je vous demanderais de continuer la discussion sur l'amendement 3.0.1.

M. Barrette : Mme la Présidente, vous me faites plaisir. Moi, comme vous le savez, tout le monde le sait, ici, j'adore débattre. Je viens ici tous les jours avec plaisir, sourire aux lèvres, en me disant que peut-être qu'on va faire avancer les choses. Alors, je vais continuer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui. Vous avez encore 13 minutes, alors...

• (10 h 50) •

M. Barrette : 13 minutes? Mon Dieu! Mais je ne me rendrai pas à 13 minutes, Mme la Présidente, ce qui va sans aucun doute faire plaisir au ministre, qui souhaite que l'on avance promptement dans l'étude du projet de loi. Je ne pense pas prêter des intentions ici, n'est-ce pas?

Alors, Mme la Présidente, donc, comme je l'ai dit, et puis la collègue de Mercier a renchéri, ici, il y a un enjeu de force d'intention, je vais dire ça comme ça. Et je vais réitérer le fait que des juristes, puis je ne veux pas mettre les juristes en cause d'aucune manière, ont répondu à certaines questions que j'ai posées dans l'étude d'autres projets de loi.

Et nous-mêmes, quand on était au pouvoir... Le ministre dit souvent : Il a été ministre. Bien oui, j'ai eu à faire ça, puis ça ne m'a pas vraiment offusqué ni mis mal à l'aise, puis je ne suis pas senti diminué par ces ajustements-là qui m'apparaissent proposés de bonne foi et avec l'intention qui est celle à laquelle les gens s'attendent, c'est-à-dire avoir le maximum de possibilités pour assurer la sécurité.

Parce qu'on sait tous que dans les lois, involontairement — je dis bien involontairement — parfois, il y a des choses qu'on n'a pas prévues, puis c'est tout à fait normal. Si c'était si simple que ça, Mme la Présidente, ça fait longtemps qu'on serait remplacés par des ordinateurs, et heureusement ce n'est pas le cas, même si l'intelligence artificielle fait des grands pas.

Alors, Mme la Présidente, je n'ai pas de commentaires additionnels à faire à cette étape-ci sur mon amendement. Et je vous annonce, par le fait même, qu'à moins que les collègues des autres oppositions en aient, ou mon collègue, nous aurons un autre amendement à déposer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement? Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire sur l'amendement, nous allons procéder au vote. Est-ce...

M. Barrette : ...Mme la Présidente, s'il vous plaît.

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

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

M. Barrette : Pour.

La Secrétaire : M. Polo (Laval-des-Rapides)?

M. Polo : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Lévesque (Chapleau)?

M. Lévesque (Chapleau) : Contre.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Contre.

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

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Bélanger (Orford)?

M. Bélanger : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Pour.

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

M. Arseneau : Abstention.

La Secrétaire : Mme St-Pierre (Acadie)?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Abstention. Donc, l'amendement est rejeté. Alors, nous allons poursuivre nos travaux.

M. Barrette : Mme la Présidente, s'il y a consentement, j'aimerais suspendre encore quelques instants pour terminer la rédaction de notre nouvel amendement.

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

(Suspension de la séance à 10 h 53)

(Reprise à 11 h 06)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Donc, M. le député de La Pinière, vous avez un amendement à proposer, je vous demanderais de faire... d'en faire la lecture, dis-je, et d'y aller de vos commentaires.

M. Barrette : Voilà. Alors, comme je l'ai dit avant que nous fassions la pause, dans la foulée des commentaires qui ont été faits par le ministre, moi-même, la collègue de Mercier, je dépose l'amendement suivant :

L'article 9 du projet de loi, tel qu'amendé, est modifié par l'ajout, avant le paragraphe 3°, du suivant :

3.0.1° Le chapitre 19 des lois de 2018 est modifié par le retrait au deuxième alinéa de l'article 42, après les mots de «de cannabis ou d'une autre drogue», des mots «, sous réserve des exceptions prévues par règlement du gouvernement».

Juste une petite seconde, là. Oui, c'est ça, exactement. Alors, Mme la Présidente, ce n'est pas très compliqué. On est plusieurs ici, du côté de l'opposition, à vouloir s'assurer que, dans une loi qui va être potentiellement édictée compte tenu du fait que le gouvernement a la majorité, la loi n° 17, le projet de loi n° 17, on est plusieurs à prendre au mot le ministre, qui nous dit que sa loi, elle est là pour les 50 à 60 prochaines années. Et on est plusieurs, et je m'inclus, évidemment, à insister sur le fait qu'à la case départ il y ait une force très importante attribuée à la prise de position selon laquelle il n'y en aura pas, de cannabis ou autre drogue.

Le ministre nous répond : Bien, allez voir dans le Code de la sécurité routière. Le code a été changé par la loi sur le cannabis, personne n'y a droit actuellement, mais c'est sous réserve des exceptions prévues par règlement du gouvernement. Et tout à l'heure j'ai plaidé qu'à l'instar de ce qui s'est passé avec l'alcool... Vous savez, il y a des pays dans le monde

où il y a une tolérance zéro, et les lois, ça change avec le temps, et la tolérance zéro, bien, avec le temps, elle est passée de zéro à 0,08, et elle est passée de 0,08 à zéro pour les plus jeunes. Bref, il y a eu des moments où ça a fluctué et, bon, il y a le climat social, il y a des enjeux de cet ordre-là. Mais il y a une chose qui est certaine, c'est certain pour moi, ça, et, encore une fois, je reprends les mots du ministre, qui invoque souvent le fait que j'ai été à la place de... à la place d'un ministre, c'est vrai, mais je sais une chose, moi, j'ai appris une chose dans mon passage à ce genre de poste, c'est qu'un règlement ça a moins de force... ça a une force, on s'entend, là, mais, politiquement, là, dans le sens pur du terme, ça a moins de force qu'une loi. On sait tous qu'une loi ça exige une procédure, une procédure qui est effectivement plus lourde qu'un règlement. Le règlement permet de la souplesse. La loi amène une certaine rigidité dans la forme et dans la procédure, mais la loi amène obligatoirement une visibilité qui est plus grande qu'un règlement. Là, le ministre va me dire : Bien non, la visibilité est pareille, et ainsi de suite.

• (11 h 10) •

Oui, mais là nous autres, on est aujourd'hui dans un moment charnière. On le sait, le projet de loi n° 17 démantèle, selon l'avis des principaux intéressés, l'industrie traditionnelle du taxi, fait entrer un nombre de joueurs, entrée qui est sujette à un minimum de contraintes. Et, quand on regarde ce qui se passe sur la planète, bien, on voit que les contraintes reviennent, et c'est le lot, toujours, de toute déréglementation excessive. Je pense qu'ici on est dans une déréglementation excessive. C'est mon opinion. Chacun a droit à son opinion, c'est ça qu'est la vie parlementaire. Je comprends que, du côté gouvernemental, ce n'est pas leur opinion. Je comprends ça. Mais moi, je pense que c'est ce que c'est.

Alors, dans l'objectif de faire en sorte que cette prise de position là, la tolérance zéro en matière et d'alcoolémie, et de cannabis, et d'autres drogues dans le cadre du transport rémunéré par personne, bien, si c'est vraiment ça notre esprit, là, bien, il y a lieu de le mettre dans la loi et de ne pas permettre de passer par un règlement pour l'adoucir. C'est mon opinion.

Parce qu'attention, là, le Code de la sécurité routière, par exemple, pour le cannabis, il dit : Pas de cannabis pour tous les véhicules. Là, je le répète, je pense qu'il est raisonnablement prévisible que la technologie, un jour, va nous amener... Et je ne dis pas que ça va arriver. Ça, c'est comme le ministre qui nous dit que l'auto autonome s'en vient. Peut-être que ça va arriver vite, peut-être que ça n'arrivera pas dans les conditions nordiques dans lesquelles on vit, peut-être que ça va arriver loin, loin, loin devant nous dans le temps. Moi, je pense qu'il est raisonnablement prévisible de dire : Ça va arriver. Mais moi, je pense que de statuer aujourd'hui, là, que si ça arrive, on a décidé aujourd'hui, en 2019, peut-être 2020, que ça sera tolérance zéro et on met une barrière additionnelle, procédurale, si jamais ça arrive, bien, chers gouvernements futurs, vous allez devoir le faire par une loi parce que nous, on juge, c'est un peu comme une constitution, là, on juge aujourd'hui que, pour le futur, il faut mettre une contrainte à l'État suffisamment grande pour passer au travers de cette contrainte-là pour un jour en arriver à un allègement réglementaire ou législatif.

Alors, dans cet esprit-là, je vois mal comment que, là, on peut être contre. Et ce n'est pas faire des amendements pour faire des amendements, c'est pour être dans l'esprit du débat que l'on tient actuellement.

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

Question de règlement sur la recevabilité d'un amendement

M. Lévesque (Chapeau) : Merci, Mme la Présidente. Donc, j'ai... à vrai dire, j'aimerais soulever le point que cet amendement-là est irrecevable, à vrai dire, en lien notamment avec la cohérence, là, de l'article, qui traite des chauffeurs et des critères. Puis là on vient, avec ce nouvel amendement-là, vouloir, dans le fond, modifier une loi qui a déjà été adoptée par les parlementaires par le passé. Donc, j'aimerais peut-être qu'on évalue la recevabilité de cet article... de cet amendement, pardon. Merci, Mme la Présidente.

M. Barrette : Est-ce que j'ai un droit de réplique, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui. Alors, la question de recevabilité est soulevée, faites valoir votre point, et ensuite nous devons procéder pour savoir si on a la possibilité de...

M. Barrette : Très bien. Mme la Présidente, le député de Chapeau nous dit que c'est irrecevable sur la base du fait que ça vient modifier une loi déjà votée à l'Assemblée nationale. Bien, c'est parce que c'est ça qu'on fait, on l'a fait à plusieurs reprises, là, on modifie des lois déjà adoptées. On l'a fait plusieurs fois déjà dans les neuf premiers articles que l'on a adoptés, Mme la Présidente. Sur cette base-là, ça ne peut pas être irrecevable.

Maintenant, Mme la Présidente, vous allez certainement continuer votre réflexion. Je vous dis d'emblée que nous allons demander une décision écrite si la demande d'irrecevabilité est maintenue.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a un consentement pour poursuivre sur les autres articles ou paragraphes en attendant que la décision soit rendue?

M. Barrette : Non. Moi, je n'ai pas... moi, je vais attendre cette décision-là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, il va falloir suspendre en attendant que Mme la secrétaire puisse rendre une décision écrite.

Nous suspendons les travaux. Merci.

(Suspension de la séance à 11 h 14)

(Reprise à 11 h 16)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre nos travaux. Donc, il y a un consentement pour qu'on puisse poursuivre nos travaux et travailler sur les autres paragraphes en attendant que l'équipe de Mme la secrétaire puisse statuer sur la recevabilité de votre amendement, M. le député de La Pinière.

Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur le... Oui, Mme la députée de Mercier?

Mme Ghazal : Moi, c'est en lien à la discussion que j'ai eue avec le ministre ici, là, devant tout le monde la semaine passée. C'était par rapport au dépôt des amendements le plus rapidement possible, si c'est possible, des amendements pour le transport adapté. Je sais qu'ici dans l'article, parce que ça va avoir un impact sur toutes les questions qu'on va demander, on a beaucoup parlé de la question de la formation pour tout le monde qui fait du transport de personnes versus ceux qui vont faire... qui vont suivre une formation spécifique pour le transport de personnes adapté, et le ministre nous avait référé à après l'article 147, et tout ça.

Donc, moi, je suis allée voir, parce que je me rappelle très bien, quand j'avais posé la question, quand il y a eu l'article dans *Le Soleil*, où est-ce que la journaliste avait dit qu'elle avait reçu... peut-être pas les amendements, puisque le ministre nous dit qu'ils ne sont pas encore prêts puis l'équipe est encore en train de travailler dessus, mais peut-être que certains sont déjà prêts, donc elle, elle avait reçu les dispositions. Puis on se posait des questions par rapport à la formation, par rapport à l'ouverture du secteur du transport adapté pour Uber, et tout ça, puis il y a eu beaucoup de confusion, et le ministre nous a référé.

Je suis allée regarder quand même dans le *Journal des débats* puis je suis allée voir parce que je me rappelle très bien que le ministre m'avait dit, après que j'aie soulevé ce point-là, que ça serait bien que les parlementaires aient les amendements avant les journalistes, et donc, mercredi, il avait vraiment dit : «Oui. Alors, Mme la députée, j'ai bien pris connaissance moi aussi... Vous savez, dans les dernières semaines, [...] 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.» Donc, c'est ce que le ministre avait dit puis, de mémoire, c'est ce que je me rappelais.

Et le lendemain, après, ce n'était plus ça. Quand j'ai dit : Bien, est-ce qu'on pourrait les avoir?, parce que j'étais restée avec l'idée qu'on allait les avoir la veille, et là il m'a dit : «[On est en train de les] finaliser les derniers amendements. Ils ne sont pas encore terminés. Dès qu'on va les avoir[...], on pourra vous [les donner]. Je n'ai pas l'intention de vous les donner à la dernière minute.»

Moi, je veux quand même revenir là-dessus puis réitérer, parce qu'on parlait de la question, par exemple, de la formation. Est-ce que c'est entre sept et 35 heures pour tout le monde? Probablement que ça va être spécifié pour la formation pour le transport adapté.

Il y a aussi certains éléments, des questions que j'avais posées au ministre par rapport à ce que les nouveaux joueurs vont faire, et tout ça. Puis il y en a plein, de questions. Puis, pour nous permettre d'avancer, je veux quand même réitérer ma demande, comme il l'avait promis mercredi.

Même s'il y en a quelques-uns qui sont prêts, peut-être 25 % des amendements, peut-être 50 %, on aimerait ça quand même les avoir le plus rapidement possible, ce qui est prêt. Puis ce qui n'est pas prêt, bien, suivra quand il le sera. Parce que c'est ce que j'ai compris de sa réponse, en nous disant : D'ici la fin de la journée, vous allez l'avoir, ça veut dire que quelque chose est déjà prêt.

Puis je le dis vraiment pour rassurer les gens par rapport à la question du transport adapté, parce que jusqu'à maintenant on n'a que des points d'interrogation. Et c'est ce qui fait qu'à chacun des paragraphes de l'article 9 on revient avec des questions, on se pose des... puis c'est normal, parce qu'on parle de la formation. Donc, il y a beaucoup d'inconnu. Ça faciliterait les choses, puis ça nous ferait gagner du temps d'avoir les amendements à l'avance, puis ça répondrait à beaucoup de nos questions. Puis, comme ça, bien, tout le monde va gagner du temps, puis le ministre aussi va être content puisqu'il voudrait faire avancer son projet de loi le plus rapidement possible.

• (11 h 20) •

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

M. Bonnardel : Oui, Mme la députée, tout à fait. Je l'ai mentionné, dès que nous serons prêts à vous remettre certains des amendements, nous le ferons. On a à travailler avec d'autres ministères, vous comprendrez bien, sur certains de ces amendements. Alors, encore une fois, il me fera plaisir, en temps et lieu, de vous donner ces amendements.

Mme Ghazal : ...ceux qui sont déjà prêts, on va pouvoir les avoir au fur et à mesure qu'ils sont prêts. Ce n'est pas tous les amendements d'un seul coup. O.K. Parce que, moi, de ce que j'ai compris mercredi, quand vous avez dit : D'ici la fin de la journée, puis c'est ce que je me rappelle avoir compris, puis, quand j'ai lu le verbatim, c'est exactement ce que vous aviez dit, ça veut dire qu'il y en a qui sont prêts. Est-ce qu'il y en a qui, à l'heure actuelle où je vous pose la question, sont déjà prêts, ne serait-ce qu'un ou deux amendements?

M. Bonnardel : On est en révision, Mme la députée, des amendements.

Mme Ghazal : D'accord. Bien, on va attendre, puis je vais revenir à la charge jusqu'à ce qu'on en ait. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, je vais faire un petit point d'information, on me souligne que la décision sera prête cet après-midi, sûrement prête cet après-midi, concernant la recevabilité de l'amendement du député de La Pinière. Est-ce qu'il y a des commentaires sur le paragraphe 3? Oui?

Mme Ghazal : J'ai une question.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, je dois vous dire que, lorsque vous prenez la parole, il faut que j'impacte votre... le temps que vous prenez sur le temps que vous auriez sur le paragraphe 3°. Vous avez 20 minutes sur le paragraphe 3°. Ça ne peut pas être des discussions en général, il faut qu'on se limite au paragraphe où nous sommes rendus. Donc, l'intervention que vous venez de faire sera déduite de votre temps sur le paragraphe 3°. Alors, vous pouvez continuer à faire des commentaires, mais il faudrait le plus possible que ça soit en lien avec le paragraphe 3°. Merci.

Mme Ghazal : Là, ça l'est. Donc, c'est ça, par rapport à l'examen, est-ce que c'est un... Parce qu'ici ça dit : «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.» Donc, ça, c'est le paragraphe 3°. L'examen, comment ça fonctionne? Est-ce que c'est un examen uniforme qui est établi par la SAAQ et que tout le monde, partout à travers le Québec, va subir le même examen ou c'est un examen qui va être modifié dépendamment de... C'est-à-dire que qui va faire cet examen-là? Est-ce que c'est un examen uniforme partout, un peu comme l'examen qu'on a pour obtenir notre permis de conduire?

M. Bonnardel : ...examen qui sera uniforme partout.

Mme Ghazal : Uniforme partout. Et donc c'est un examen de la SAAQ. Les chauffeurs vont aller à la SAAQ pour le... pas le subir, là, mais le compléter.

M. Bonnardel : Exactement.

Mme Ghazal : O.K. Puis est-ce que cet examen-là doit porter sur la formation? Est-ce que c'est... donc, c'est uniquement pour la formation qui est donnée à tout le monde qui fait du transport adapté général et non pas il va y avoir un autre examen pour ceux qui vont suivre la formation spécifique sur le transport adapté? Est-ce que c'est un autre examen qui va être spécifique à ceux qui vont suivre la formation sur le transport adapté ou c'est le même examen? Parce que, si c'est le même examen, donc, il faudrait écrire... ça veut dire qu'il doit porter sur les formations, vu que, là, ce qu'on a compris, c'est qu'il y a deux formations, une générale à tout le monde, qu'on ne sait pas encore de quelle heure, vous allez nous le dire plus tard, ça va être dans le règlement, et une autre formation pour le transport adapté. Est-ce que c'est le même examen ou c'est un autre examen?

M. Bonnardel : C'est le même examen, mais qui va être assujéti nécessairement au fait que vous ayez suivi une formation additionnelle. Si vous avez suivi la formation additionnelle du transport adapté, bien, dans l'examen, il y aura... il pourrait y avoir une portion... il y aura une portion pour le transport adapté avec un véhicule adapté.

Mme Ghazal : ...parce que c'est ça, ce que je me rappelle, qu'on a eu dans nos discussions, c'est qu'on peut faire du transport adapté pour des gens qui n'ont pas besoin d'embarquer dans un véhicule adapté, et là on a la formation générale. Mais, pour ce qui est... Si je suis allée... j'ai pris cette formation-là qui est plus que sept heures, j'imagine, parce que vous avez dit que sept heures, ce n'est pas suffisant, ça, c'est une formation générale, et que je veux faire du transport adapté dans un véhicule adapté, là, je vais suivre d'autres heures de formation qu'on ne sait pas encore combien de temps, mais je vais suivre une autre formation avec un autre contenu, qui vont me permettre de faire du transport adapté avec un véhicule adapté. Et là, au même moment que je fais mon examen général, je vais faire mon examen pour le transport adapté.

M. Bonnardel : Véhicule adapté.

Mme Ghazal : Pour le... C'est ça. C'est-à-dire que je vais faire un examen à la suite d'une formation que j'ai eue pour faire du transport adapté dans un véhicule adapté.

M. Bonnardel : Tout le monde doit être formé pour le transport adapté. Il y aurait une annexe qui est ajoutée si vous avez suivi une formation additionnelle pour le véhicule adapté.

Mme Ghazal : Si, par exemple, moi... parce qu'on a dit que les gens... le projet de loi, quand il va être adopté, les gens qui ont déjà suivi une formation, peu importe le nombre d'heures, parce que ce n'est pas la même chose d'une région à l'autre, puis si... donc je n'ai pas besoin de subir d'examen. Mais je fais du transport de personnes normales. Si je décide d'aller dans le transport adapté par véhicule adapté, j'adapte mon véhicule, et tout ça, puis je m'assure de respecter tout ça, là, je vais devoir suivre une formation spécifique pour le transport adapté en véhicule adapté, et là je vais subir un autre examen.

M. Bonnardel : Mme la députée, c'est ce que je viens de vous dire, là, tout le monde passe la formation et l'examen pour le transport adapté. Si vous décidez de modifier votre véhicule, vous avez donc un véhicule adapté, vous allez devoir passer une formation additionnelle. Et l'examen ou l'annexe qui sera incluse à cet examen va nécessairement définir le fait que vous avez suivi une formation additionnelle pour le véhicule adapté.

Mme Ghazal : Et ça, cette formation-là... c'est-à-dire l'examen, c'est un seul, et là c'est un seul examen, puis là il y a une annexe, dépendamment si j'ai un véhicule adapté ou pas. Mais si, donc — je sais, c'est peut-être un détail, mais

juste pour être certaine — elle a réussi un examen sur les matières sur lesquelles doit porter la formation ou les formations, puisque c'est deux formations différentes, hein, formation générale et formation spécifique pour véhicule adapté.

M. Bonnardel : «...doit porter la formation et dont les modalités ainsi que la teneur sont établies par règlement du ministre.»

Mme Ghazal : À moins que, dans l'amendement que vous allez apporter dans 147.1° et suivants, on parle d'un autre examen ou de l'annexe à l'examen général. Juste pour être vraiment certaine que ce n'est pas... l'objectif, là, derrière ça, ce n'est pas juste des technicalités puis, ah oui, il faudrait dire «les formations» et non pas «la formation». C'est vraiment pour que ce soit clair dans le projet de loi puis dans l'esprit des gens que, même si on donne la formation de transport adapté à tout le monde, que, quand on va faire du transport par véhicule adapté, ça va être une formation spécifique et un examen spécifique qui va porter sur... dont les questions vont porter sur cette formation additionnelle. C'est vraiment l'idée de comprendre que c'est une formation additionnelle, donc je vais subir un examen additionnel qui va être plus long ou uniquement la portion sur le véhicule adapté, si j'ai déjà eu... j'ai fait l'examen pour la formation générale.

Ça fait que c'est ça que je veux spécifier, mais c'est parce que, là, en ce moment, quand on le lit, on ne parle pas ici du transport adapté, ça va être plus tard. Mais, si, dans vos amendements que vous allez apporter sur le transport adapté, on ne parle pas de l'examen, peut-être que ce serait judicieux ici d'écrire : «Elle réussit un examen sur les matières sur lesquelles doivent porter les formations», puisque c'est un examen avec une annexe additionnelle et qui vont porter sur la formation générale et aussi la formation spécifique. Juste pour être certaine. À moins que vous me dites que, dans les amendements que je vais vous envoyer, on va parler de l'examen, et de la formation, et de tout, dans le détail, pour le transport en véhicule adapté, à moins que vous me répondiez ça.

M. Bonnardel : Mme la députée, il y a une formation qui existe, mais elle n'est pas obligatoire au Québec présentement, elle n'est pas obligatoire pour les véhicules adaptés, on l'indique dans la loi. Il y aura, oui, des amendements à partir de l'article 147. Quand on sera rendu là, même avant, on vous aura mis les amendements, vous pourrez évaluer ce qui vous convient ou non, vous pourrez les amender si vous le souhaitez.

Mme Ghazal : Puis est-ce que, dans cet amendement-là, on va parler de l'examen?

M. Bonnardel : Bien, l'examen, Mme la députée, est déjà indiqué là, à l'article...

Mme Ghazal : Si c'est prévu, je veux dire, je vais arrêter.

M. Bonnardel : ...est déjà à l'article 9. La formation, je vous l'ai expliqué, là, on ne lésine pas, là, on l'écrit noir sur blanc, là, il y aura deux formations spécifiques, tout le monde va passer au travers de la formation générale pour le transport adapté, même si on n'en fait pas.

Mme Ghazal : Il va y avoir deux examens.

M. Bonnardel : C'est ça.

Mme Ghazal : Donc, ici, dans cet examen-là... dans ce paragraphe-là, on ne parle que de l'examen général, mais, dans les amendements, vous allez parler de l'autre examen ou cet examen-là, dans le paragraphe 3°, parle des deux? C'est ça, ma question.

• (11 h 30) •

M. Bonnardel : ...Mme la députée, par règlement, le fait qu'il y a une formation aussi qui sera additionnelle si le chauffeur le souhaite. C'est certain, là, si le chauffeur veut une formation... devra avoir une formation pour le véhicule adapté, nécessairement, on va l'écrire. Le chauffeur n'aura pas le choix de passer un deuxième examen, une annexe additionnelle ou une annexe, une autre fois, qu'il aura décidé... Ça se peut que le chauffeur fasse du transport adapté conventionnel avec un véhicule de promenade conventionnel et, trois mois plus tard, il décide soudainement de modifier son véhicule. Il va suivre une formation additionnelle, il va repasser un examen.

Mme Ghazal : C'est juste parce que, dans le paragraphe 3°, on ne dit pas... Si je lis juste le paragraphe 3°, ça ne dit pas ce que vous dites parce que ça parle juste de la formation générale et de l'examen général.

M. Bonnardel : Tous les chauffeurs, Mme la députée.

Mme Ghazal : C'est ça, c'est pour tous les chauffeurs. Mais, pour ce qui est de la... pour le transport en véhicule adapté, on va en parler dans les articles que vous allez nous envoyer?

M. Bonnardel : C'est ça.

Mme Ghazal : O.K., merci.

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

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, nous allons passer au paragraphe 4°, parce que vous comprenez que c'est à la toute fin que nous allons adopter l'article 9. Alors, paragraphe 4°, commentaires?

M. Barrette : Sur 4°, non. Bien, peut-être un... non. On comprend, à 4°, là, M. le ministre, qu'on parle évidemment... n'est pas muni... «n'est pas assorti»... «Muni», c'est contemporain, là, c'est au moment de... ça ne fait pas de référence à une période de temps passée.

M. Bonnardel : Il ne peut conduire un véhicule...

M. Barrette : ...

M. Bonnardel : C'est ça, le moment où on demande d'être accrédité, on ne peut avoir un véhicule qui est muni d'un antidémarrreur éthylométrique.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, s'il n'y a pas d'autre commentaire au paragraphe 4°, nous allons passer au paragraphe 5°. Est-ce que je dois le faire lire? Non, l'article a été lu au complet. Alors, voilà, paragraphe 5°, des commentaires?

M. Barrette : 5° supprime 6°, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Paragraphe 6°, il a été supprimé? Donc...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : On va suspendre quelques instants. Oui, M. le député de La Pinière, vous aviez...

M. Barrette : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non? On va suspendre, s'il vous plaît. Merci.

(Suspension de la séance à 11 h 33)

(Reprise à 11 h 34)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, nous voilà rendus au paragraphe 7°. Est-ce qu'il y a des commentaires sur le paragraphe 7°?

M. Barrette : Alors, le paragraphe 7°, est-ce que le ministre le présente ou non?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non. L'article a été lu au complet au tout début.

M. Barrette : Oui, oui, non, je comprends. Alors, une question. Quelle est la mécanique utilisée, la procédure utilisée pour la détermination des antécédents judiciaires?

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

M. Bonnardel : Permettez-moi de suspendre deux petites secondes, Mme la Présidente. Je vais aller chercher...

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

(Suspension de la séance à 11 h 35)

(Reprise à 11 h 39)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, donc, nous reprenons les travaux. M. le ministre, les propos, malheureusement, n'ont pas été enregistrés parce que j'avais demandé la suspension des travaux. Les travaux sont repris. Alors...

M. Bonnardel : ...répondit oui à la question du député de La Pinière pour les articles 10 et 13. Il y aura nécessairement un amendement à l'article 10.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Voilà, parfait, merci. Alors, M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Très bien. Et, bon, bien, ça, c'est clair, là, sans qu'on débâte de 10, la réponse du ministre me convient. Maintenant, la question qui est plus précise, qui était l'élément que je visais à la case départ, puis je ne fais pas un reproche au ministre, là, dans la mécanique d'obtention des antécédents judiciaires, ça se passe comment dans la vraie vie, là? • (11 h 40) •

M. Bonnardel : Un chauffeur de taxi va faire affaire avec un corps de police. Il y aura nécessairement, par la suite, un document qui sera plus uniforme, parce que, présentement, au Québec, là, c'est un peu... chaque corps de police à sa liste ou sa façon de faire pour définir les antécédents judiciaires. Donc, on va nous-mêmes définir un document qui sera le même dans tous les corps de police du Québec. Et là, par la suite, ce document sera rempli par le corps de police et sera remis à la SAAQ pour l'obtention de l'accréditation.

M. Barrette : O.K. Donc, le travail qui mène à l'autorisation des chauffeurs et des... dans le cas présent, des chauffeurs, là, se fait exclusivement par la SAAQ, sans implication du répondant. Est-ce que je comprends bien?

M. Bonnardel : Bien, s'il y a un répondant, le répondant serait partie prenante aussi de l'obligation de remplir plus qu'une formalité, les antécédents judiciaires.

M. Barrette : Est-ce que l'établissement des antécédents judiciaires, au sens de la loi telle qu'elle est écrite, peut être fait, obtenu par une tierce partie, les compagnies qu'on connaît, là, sans les nommer, là?

M. Bonnardel : Non, c'est un corps de police.

M. Barrette : Donc, les tierces parties que l'on connaît ne peuvent être impliquées?

M. Bonnardel : Non.

M. Barrette : Est-ce qu'on peut suspendre 30 secondes? Parce que je ne veux pas mettre... Ça va être 30 secondes.

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

(Suspension de la séance à 11 h 42)

(Reprise à 11 h 43)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, nous reprenons nos travaux. M. le député de La Pinière.

M. Barrette : Alors, merci, Mme la Présidente. Là, vous comprendrez que la pause que l'on a faite était pour ne mettre personne en cause, et j'ai eu une réponse satisfaisante à l'interrogation que j'avais. Maintenant, est-ce que... On a fait des vérifications, là, auprès de différentes instances, et, quand arrive la question des antécédents judiciaires, il nous est indiqué que la manière la plus précise d'avoir la lecture juste des antécédents judiciaires est lorsque l'individu qui en fait la demande fournit ses empreintes digitales. Est-ce que le ministre a l'intention d'aller dans cette direction-là?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, il y aura un document qui sera uniforme, préparé pour l'ensemble des corps policiers du Québec. Si un corps policier définissait que, selon le document, il y aurait matière autre à aviser la SAAQ, pour des raisons x, je ne vois pas en quoi j'empêcherais ou je ne pourrais pas dire au corps de police d'aller plus loin dans son analyse. Oui, il y aura un cadre formel, mais je ne peux pas empêcher, s'il y a lieu, qu'un policier ou un corps de police pourrait améliorer sa vérification vis-à-vis un individu.

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

M. Barrette : Je sais que c'est dans l'article suivant, mais je veux quand même... Moi, j'ai... Ça, c'est public, ça, hein? J'ai ici, Mme la Présidente, je peux le déposer, là, ce n'est pas un problème... c'est un document qui est public, et le document a un paragraphe à propos de la... sur la procédure de vérification des antécédents judiciaires de la personne oeuvrant auprès d'une clientèle vulnérable. Et la Sûreté du Québec mentionne la possibilité qu'il soit possible, dans le cadre d'une vérification, qu'il soit nécessaire d'obtenir des empreintes digitales, mais est-ce que le ministre peut nous éclairer là-dessus, ou ses collègues juristes?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que vous voulez partager votre document?

M. Barrette : Oui, oui, avec plaisir, c'est un document public. On peut le photocopier et le distribuer, ça va me faire plaisir... faire une petite pause pour le distribuer, peut-être, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pas besoin de faire de petite pause, mais on peut demander à ce qu'il soit distribué.

M. Barrette : Bien sûr, peut-être juste la première page, c'est la première page où c'est écrit.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que vous souhaiteriez une pause ou si vous êtes en mesure de répondre à la question du député?

M. Bonnardel : ...

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

M. Bonnardel : Oui, à l'article 13, donc, le quatrième alinéa : «Le gouvernement prévoit, par règlement, la forme de ces documents de même que les frais exigibles pour leur délivrance.»

Alors, vous comprendrez qu'on va discuter avec les corps de police. Il est certain que, si on peut améliorer nos formes de vérification d'antécédents, et tout ça, et que la tenue... de prendre les empreintes, elle pourrait être partie prenante... On va avoir des questions avec les corps de police. On va vérifier avec eux. Et je pense que, de la façon qu'on le fait présentement, on assure la sécurité des clients et des usagers. Maintenant, si on peut aller plus loin, parce que les corps de police vont nous mentionner que ce serait important de le faire, je ne pourrais pas m'objecter à ça si c'est le cas.

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

M. Barrette : Bien, tu sais, c'est un peu comme le transport adapté, le cannabis, et ainsi de suite, on rentre des nouveaux joueurs, là. Puis, quand on regarde l'expérience mondiale, il y a plusieurs endroits, plusieurs juridictions dans le monde où on a été confrontés à ça, puis le problème, c'est drôle, mais il ne venait jamais de l'industrie traditionnelle du taxi, il venait des nouveaux joueurs.

Et, dans les dernières années, dont en 2017, on a des régions aux États-Unis où on a complètement revu la façon de faire compte tenu de certains événements qui ont eu lieu. Je faisais référence, moi-même, la semaine dernière, à un épisode en Caroline du Sud qui ne s'est pas exactement bien terminé. Il y a des juridictions où on a décidé de serrer la vis. Et, je le répète, le projet de loi n° 17, c'est un projet de déréglementation, c'est Ronald Reagan dans l'industrie du taxi. Et on sait ce qui est arrivé aux États-Unis dans la déréglementation, on a reréglementé. C'est ça, la réalité, là.

Et, en matière de sécurité, il me semble qu'on devrait être dans une approche de risque zéro. Ça n'existe pas, risque zéro, mais on doit tendre vers le zéro. Et, si certaines juridictions sont allées dans cette direction-là, c'est parce qu'ils ont vu des choses. Moi, je me souviens avoir... Je ne l'ai pas retrouvé, là, mais je me souviens avoir fait des recherches sur nos moteurs de recherche que l'on connaît tous et toutes. On a même vu des régions où certaines compagnies ont quitté sur la base de cette demande-là. Si on quitte sur la base de la demande, c'est parce que ça pose un problème.

Moi, je l'ai dit à plusieurs reprises, puis je le sais, qu'il est possible... pas «je le sais», mais je sens que, peut-être, on a certaines réticences en face, mais c'est de la déréglementation. Et, qu'on le veuille ou non, là, toutes les mesures que l'on étudie, et pour lesquelles on propose des amendements qui sont constamment refusés, ce sont des mesures qui peuvent être qualifiées de contraintes que je considère moins minimales, et j'irais même jusqu'à dire raisonnables, par rapport à ce qui est en train de se mettre sur la table. Et, quand on arrive à la question des antécédents judiciaires, là, là, on est dans quelque chose... pas que le reste n'était pas sérieux, mais là c'est peut-être... si ce n'est pas plus sérieux, c'est certainement plus lourd de conséquences.

Alors, la première question que j'ai posée, j'ai eu une réponse satisfaisante, à savoir que ce sont les corps policiers qui vont donner... la certification, ce n'est probablement pas le bon mot, là, mais qui vont donner le gage de sécurité sur la base d'une vérification des antécédents judiciaires. Mais la Sûreté du Québec elle-même fait référence... Puis je ne dis pas que la Sûreté du Québec dit, dans son document, qu'il faut faire ça. Je dis simplement que la Sûreté du Québec évoque la nécessité, spécifiquement la nécessité, de le faire. Alors là, si la Sûreté du Québec l'évoque, c'est que peut-être qu'il y a des circonstances où c'est justifié. Et là, dans le nouvel environnement que le gouvernement nous propose, le ministre nous propose, et va mettre en place, c'est assez clair. Bien, n'y a-t-il pas lieu de faire une réflexion, ce matin, un peu plus avancée sur cet élément-là?

• (11 h 50) •

Je peux vous dire tout de suite, là, qu'il y a des compagnies, là, qui vont tout de suite envoyer des courriels à l'équipe du ministre pour dire : Il n'en est pas question, ne faites pas ça, ça n'a pas de bon sens, comme ça a été le cas avec la prise de position publique sur le 35 heures de formation d'une compagnie connue, que j'ai citée abondamment.

Maintenant, quand on n'a rien à cacher, on n'a rien à cacher, ce n'est pas un problème, c'est bien évident. Alors, il me semble qu'aller dans cette direction-là, ça m'apparaît être là aussi... Tout comme je l'ai fait pour ce qui est de l'amendement qui est actuellement sous étude par le secrétariat... aujourd'hui statuer là-dessus, et, à moins que le ministre ait une réponse blindée, je vais probablement faire un amendement moi-même.

Document déposé

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, je vous avise que j'ai accepté le dépôt du document du député de La Pinière. Il vous sera distribué dans les prochaines minutes. Donc, M. le ministre, est-ce que vous avez un commentaire sur les commentaires de monsieur...

M. Bonnardel : ...commentaire. Je vais attendre l'amendement.

M. Barrette : Le ministre me répond donc qu'il n'a pas de commentaire et qu'il attend mon amendement. Alors, je suis prêt à déposer un amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous êtes prêt à déposer l'amendement? Est-ce qu'on peut procéder à la...

M. Barrette : Distribution?

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...distribution, s'il vous plaît? On va suspendre quelques instants.

(Suspension de la séance à 11 h 52)

(Reprise à 11 h 53)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous reprenons nos travaux. M. le député de La Pinière, vous avez annoncé un amendement. Veuillez, s'il vous plaît, en faire la lecture et faire vos commentaires.

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

L'article 9, tel qu'amendé, du projet de loi est modifié par l'ajout à la fin du paragraphe 7°, suite aux mots «transport de personnes.», des mots «Aux fins de vérification des antécédents judiciaires, elle doit fournir ses empreintes digitales.»

Bon, écoutez, pour ce qui est des commentaires, je vais continuer sur la lancée que j'avais... C'est vraiment, vraiment, vraiment... D'ailleurs, je pense que certaines nouvelles ne font pas le tour de la planète, mais, quand on a un thème qui, lui, fait le tour de la planète, qui est celui des nouvelles modalités de transport rémunéré de personnes... Parce que c'est le mot qu'on utilise au Québec. S'il y a une... Comment dirais-je? S'il y a un côté précurseur dans le projet de loi, c'est bien le changement de terminologie, qui va passer de «taxi», que tout le monde comprend, à «transport rémunéré de personnes».

Ceci dit, on le comprend, c'est une déréglementation pour amener le maximum de joueurs et non le minimum de joueurs régulés d'une façon efficace et appropriée, parce que c'est ça qui est l'enjeu ici, là. On veut une modernisation et on pense qu'une modernisation passe par une inondation de joueurs, dans le cas présent, des chauffeurs, puis c'est un modèle d'affaires qui se défend. L'objet du débat n'est pas ça ici, mais il n'en reste pas moins que ça pose certaines questions. C'est sûr que cet article-là, Mme la Présidente, il est sévère, mais ne doit pas être sévères dans une situation transformationnelle aussi étendue?

Alors, la déréglementation à laquelle le ministre nous invite par son projet de loi, quand on regarde ce qui s'est passé partout sur la planète, mais on constate qu'il y a eu des problèmes. Le niveau de contrainte étant minimal, ça a amené des situations problématiques. Et, pour y pallier, bien, il y a plusieurs manières, et ça, c'est une des manières, et je le dis à la lumière du document qui a circulé, pendant la pause précédente, de la Sûreté du Québec, qui y fait référence.

Alors là, pour ne pas aller de l'avant avec cet amendement-là, je pense que, du côté ministériel, gouvernemental, ça demande des explications tout aussi précises et minimalement détaillées. Ça ne peut pas être juste non, comme c'est le cas à date pour tous les amendements qu'on propose. Alors, j'invite le ministre à nous faire part de ses explications et de sa position là-dessus.

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

M. Bonnardel : Je l'ai mentionné, Mme la Présidente, juste avant d'intervenir... sur le fait que nous ne lésinerons pas sur la sécurité. Maintenant, est-ce que je peux accepter un amendement, sur-le-champ, comme ça, qui peut avoir des répercussions, oui, sur le droit? Vous comprendrez que je ne peux accepter un amendement, comme ça, immédiatement, surtout quand on l'écrit comme tel, comme le député de La Pinière l'a mentionné.

Maintenant, si on peut améliorer la sécurité par les empreintes digitales, est-ce qu'on le fera? Si on a un avis favorable du ministère de la Sécurité publique, des corps de police, nous pourrions aller de l'avant par règlement. Maintenant, de l'écrire dans une loi comme telle, aujourd'hui, vous conviendrez que ça peut avoir des répercussions sur le droit qui sont importantes. Dans ces conditions, j'irai chercher les avis comme tels du ministère de la Sécurité publique, de ma collègue, des corps de police, pour vérifier si, oui ou non, cet ajout additionnel pourrait, je dis bien «pourrait», encore une fois, améliorer le fait que les futurs clients usagers se sentent encore plus en sécurité.

Alors, je pousserai plus loin la réflexion pour aller questionner le ministère en question, vérifier, en termes de droit, si on peut le faire, et, si c'est le cas, je l'ajouterai dans les règlements.

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

M. Barrette : Là, je suis mal le ministre, là. Le ministre nous dit, Mme la Présidente, qu'il ne peut pas l'accepter comme ça parce que ça va avoir des répercussions sur le droit. Le droit n'est-il pas l'application de l'ensemble du corpus législatif? Et le législateur ne pose-t-il pas à tous les jours des gestes qui vont avoir des répercussions sur le droit? N'est-ce pas l'essence de notre vie parlementaire d'avoir des répercussions sur le droit? On est là pour ça, là. C'est ça qu'on fait.

Alors, ça ne peut pas être un argument pour dire : Je ne peux pas l'accepter, ça va avoir des répercussions sur le droit. C'est ça qu'on fait à tous les jours. Si le projet de loi n° 17, en soi, n'a pas de répercussions sur le droit, bien là je pense qu'il y a une incompréhension du ministre de son rôle, là, d'une part. Même si c'était le projet de règlement n° 17, ça a une répercussion sur le droit. C'est ça qui s'appelle légiférer, je pense. Peut-être que je me trompe, mais je ne pense pas me tromper.

Alors là, le ministre nous dit : Je ne peux pas l'accepter parce que ça aura des répercussions sur le droit, sans pouvoir nous expliquer quelles sont les répercussions, et il nous dit que... Parce que c'est encore la même affaire : Je ne l'accepte

pas, je vais aller consulter, puis, si jamais c'est une bonne idée, je vais le faire. Bien non, on est là pour débattre de ça. Je soumetts au ministre une chose très simple. Il est accompagné de juristes qui sont très compétents. Il y en a plusieurs qui sont venus au micro répondre à des questions qu'on a posées. Je me souviens même qu'on a essentiellement réécrit une bonne partie d'un article parce qu'il était contradictoire, puis je félicite les juristes d'avoir fait ce travail-là. On l'a décelé quand même.

Alors, je le répète, là, on est dans la déréglementation. C'est là où on est. On n'avait pas prévu le transport adapté. On n'avait pas prévu le cannabis. Peut-être qu'on n'a pas tout prévu pour la vérification des antécédents judiciaires. Et là on soulève, encore une fois, là, pour la... Sur neuf articles, là, l'opposition officielle a levé plusieurs problèmes dans la rédaction du projet de loi, et on ne peut pas se gouverner comme ça en commission, en étude détaillée, là. Là, il y a un point qui est soulevé qui mérite un débat, et on arrive, je pense, à la pause, je pense que le ministre a tout le loisir, pendant la pause, qui est assez longue...

• (12 heures) •

La Présidente (Mme St-Pierre) : On a encore 30 minutes.

M. Barrette : C'est jusqu'à et demie?

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est à 12 h 30.

M. Barrette : Ah! Bien, Mme la Présidente, j'en suis fort heureux. Alors, il y aura quand même une pause, qui va être suffisamment longue, pour que le ministre puisse s'assurer d'inviter à cette étude détaillée les gens qui ont la compétence appropriée.

Puis là je ne porte aucun jugement sur l'équipe de juristes qui accompagne le ministre. Il n'y a personne qui connaît tout, là, en droit, on a chacun nos spécialités. Ici, on est évidemment à la Commission sur les transports et de l'environnement. Il est possible que les juristes qui accompagnent cette commission du côté ministériel, lorsqu'on traite d'environnement, ne soient pas les mêmes, et c'est tout à fait normal. Il y a des spécialisations. Et là on n'a pas ça.

Est-ce que le ministre peut s'engager, peut-être dans les prochaines minutes ou au retour de la pause, cet après-midi, à inviter certains de ses collègues juristes qui ont la connaissance appropriée à venir nous donner des précisions sur cette proposition-là?

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

M. Bonnardel : Mme la Présidente, il y a deux aspects importants, dans l'amendement que le député dépose, qu'on ne peut mettre de côté : le respect des chartes et le droit fondamental des individus. Alors, vous comprendrez, je l'ai mentionné auparavant, si je peux et si on peut améliorer, encore une fois, tout ce qui est connexe aux antécédents judiciaires par la prise d'empreintes digitales, si on a un avis favorable des corps de police et du ministère de la Sécurité publique, nous le ferons par règlement. Nous ne lésinerons pas sur la sécurité. Si on peut le faire et qu'on a un avis favorable, nous le ferons.

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

M. Barrette : Mme la Présidente, le gouvernement est le Législateur. Le corps de police peut être consulté, mais ce n'est pas lui qui décide, avec respect.

Là, je sens une certaine hésitation de la partie ministérielle, et on ne veut pas aller plus loin dans le sujet. Lorsque le ministre nous parle de la Charte des droits, oui, d'accord, je comprends. Mais est-ce qu'on peut avoir une expertise, là, qui s'exprime... qui s'exprime, ça ne s'exprime pas, une expertise, mais est-ce qu'on peut avoir des gens qui ont cette compétence, qui viendraient participer aux débats? Là, ce que je comprends du ministre, pour la énième fois, c'est : Oui, c'est intéressant, mais on va y penser puis on vous reviendra plus tard après l'adoption du projet de loi.

Moi, comme parlementaire... et les gens qui nous écoutent, je pense qu'ils aimeraient entendre l'argumentaire maintenant. Il me semble que l'étude du projet de loi, ça sert à ça et non à dire simplement, à chaque article : Ah! c'est un point intéressant, mais, vous verrez, on le traitera dans un amendement qu'on ne vous donne pas tout de suite parce qu'il n'est pas écrit, mais on vous laisse entendre qu'il a été écrit, mais on ne vous le donnera pas tout de suite, un règlement après l'adoption du projet de loi et peut-être une opinion d'un autre ministère, puis ça, il n'y a pas d'engagement formel. Puis il y a toujours la vertu que l'on invoque : Rassurez-vous, je vais faire le maximum. On veut bien que le maximum soit fait en commission parlementaire. Alors, je répète ma question : Est-ce que le ministre peut s'engager à ce que, lorsqu'on reviendra, après la pause, que des juristes viennent traiter de cet élément-là?

Moi, je ne critique pas, Mme la Présidente, le ministre là-dessus, là. Mais je sais qu'en déposant cet amendement-là je vais sur un autre territoire. Je le sais, là, et je demande simplement qu'on puisse en débattre adéquatement ici, en commission parlementaire, à la lumière de ce que j'ai rapporté. Il y a des juridictions qui l'ont fait, il y a des grandes compagnies qui ont quitté à cause de ça. Quand on fait un plus un égale deux, le deux, ici, ça veut dire qu'une vérification plus étendue amène probablement des conséquences qui peuvent être favorables pour la clientèle vulnérable.

Je ne dis pas que j'ai raison, Mme la Présidente, je ne dis même pas ça. Je soulève le point, qui est un point légitime, pour lequel il n'y a pas de réponse. Mais il n'y a pas de réponse parce que... Puis moi, je l'avoue, Mme la Présidente, je n'ai pas compétence en cette matière-là. J'ai la capacité de poser une question légitime, mais je n'ai pas la compétence pour y répondre. Si ma question est légitime, il est légitime, dans nos travaux parlementaires, de s'attendre à une réponse, de la partie gouvernementale, autre que : Ne vous en faites pas, je vais y penser.

Alors, je repose ma question : Est-ce que le ministre s'engage à faire en sorte que les personnes qui ont la compétence en cette matière-là viennent répondre à certaines questions sur cet enjeu-là?

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

M. Bonnardel : Je n'ai pas d'autre commentaire. Je me suis expliqué tantôt, Mme la Présidente.

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

M. Barrette : C'est assez intéressant, la... Combien ai-je de temps encore? Parce que...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez encore 10 minutes.

M. Barrette : C'est vraiment... j'ai assez de temps, en 10 minutes, pour faire mon point, là, heureusement. Je sais qu'on n'aimera pas le commentaire que je vais faire, Mme la Présidente, mais je vais le faire pareil parce que je n'ai pas le choix.

La semaine dernière, là, le premier ministre a dit que les commissions parlementaires, ce n'était pas eux autres qui allaient gouverner. Bon, très bien. J'imagine... pas j'imagine, je suis convaincu qu'il faisait référence aux commissions parlementaires qui pourraient être saisies d'un mandat d'initiative. Mais malheureusement les commissions parlementaires nous incluent. Et là qu'est-ce que je vois? Je vois un gouvernement qui nous dit que c'est à eux à gouverner.

Et le ministre nous dit lui-même que, pour un tel règlement, il va aller consulter ailleurs, les corps policiers, la Sécurité publique et ainsi de suite. C'est quoi, là? C'est comme deux poids, deux mesures, là. Ça veut dire que, quand ça fait notre affaire, c'est correct, des commissions parlementaires; quand ça ne fait pas notre affaire, bien, c'est comme ça, nous, on va décider ça, là, on va réfléchir entre nous, au gouvernement, puis on va aller consulter qui on veut, et puis, bien, c'est de même, puis tout va bien. Moi, je trouve ça un peu démocratiquement particulier, cette situation-là.

Et ça nous ramène, Mme la Présidente, à la demande que j'ai faite dans un amendement qui, lui aussi, a été refusé, qui était celle d'entendre le règlement, quand celui-là va être déposé, sur la formation.

Alors, ce n'est pas compliqué, là, à date, à chaque point qu'on pourrait qualifier de crucial ou certainement, minimalement, d'aigu, là, à chaque fois qu'il y a un point légitime ou il y a une interrogation tout à fait légitime, pointue, c'est non. C'est toujours : Non, ça va être plus tard, je vais y réfléchir, je vais consulter. Parce qu'on ne veut pas en débattre ici qui est l'endroit pour en débattre. Moi, je vais poser la question très simplement au ministre : À quoi sert-on ici? Est-ce que notre seule fonction est de dire oui à chaque article? Question que je pose.

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

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on est ici pour discuter avec les oppositions, pour adopter une loi, et je suis ici aussi pour amender, amender si possible cette loi, pour l'améliorer. Je pense que depuis le début... On est rendus à... on est au neuvième article, là, on a huit articles d'adoptés en près de 30 heures. J'ai adopté... j'ai dit oui à un amendement pour chacune des formations politiques jusqu'à date. Si, encore une fois, il y a des amendements qui peuvent améliorer la loi — qui peuvent améliorer la loi — nous pourrions aller de l'avant. Maintenant, je vous ai exposé pourquoi nous refusons l'article du député de La Pinière... l'amendement du député de La Pinière.

• (12 h 10) •

M. Barrette : Mme la Présidente, le ministre ne fait pas que refuser mon amendement, il refuse d'en débattre. Ça, c'est pire. Pour moi, c'est pire. Qu'il le refuse après un débat, c'est correct, on aura fait notre travail, on aura assumé nos responsabilités parlementaires de part et d'autre de la Chambre. Mais là il n'y en a pas, de débat, il n'y en a pas, de débat, pour essentiellement deux raisons... bien, je dirais même une raison.

Et je l'ai dit, il y a quelques minutes, je n'ai pas la compétence pour répondre à mon propre amendement. C'est un amendement, là, que je dépose parce que c'est une interrogation qui est légitime. Je peux concevoir... Et je vais même le dire très ouvertement, si j'étais assis à la place du ministre, je ne pourrais pas répondre, moi non plus. Et c'est rare que, dans le passé, j'ai eu à faire appel aux gens de mon équipe, mais là je le ferais. Là, le ministre, ce n'est pas ça qu'il fait, Mme la Présidente. Il refuse l'amendement et il refuse d'en débattre.

Quelle est la question que je pose? J'ouvre la porte, je tends la main, je ne peux pas être plus ouvert que ça et plus flexible que ça, je dis au ministre : Je comprends que vous n'avez pas nécessairement avec vous, vous, personnellement, et vous, votre équipe, la compétence de débattre de ça aujourd'hui, je le comprends. On peut suspendre l'amendement et reprendre le débat lorsqu'il y aura les gens en place ici, devant nous, pour répondre à ces questions-là sur les compétences sur ce sujet-là. Je ne peux pas être plus ouvert que ça. Pas de pression. Ouverture. Je ne lui demande même pas d'accepter l'amendement tel qu'il est aujourd'hui. Je lui demande simplement d'avoir la possibilité d'en débattre avec les gens qui ont la connaissance minimale appropriée.

Je n'ai pas entendu le ministre, là, maintenant, là, nous dire : Bien, on va faire une pause, on va suspendre ou pas suspendre, et on va en discuter entre nous, et, voici, Me X ou Me Y va vous donner la réponse. Je le répète, Mme la Présidente, c'est particulier, cet amendement-là, c'est clair, et c'est légitime, je pense, et il me semble que ça exige, en termes démocratiques, un minimum de débats avec des gens qui puissent nous répondre. Et ça, c'est le débat, là, qui nous est refusé actuellement. Ce n'est pas l'amendement, c'est le débat. Et à date je dis qu'il y a eu un débat, il y en a eu un, pendant quelques secondes. Le seul débat, ça a été une prise de position du ministre à l'effet que ça aura un impact sur le droit.

Je pense qu'avoir un impact sur le droit ce n'est pas un argument pour ne pas débattre de la question. Tout ce que l'on fait ici a un impact sur le droit.

Alors, je repose ma question. Je ne peux pas être plus ouvert que ça. Est-ce que le ministre va saisir cette opportunité-là, cette ouverture de notre part pour, à la limite, là, s'il a le choix... le préfère... Tantôt, je m'étais trompé dans l'heure, mais là je vois qu'on a amplement le temps pour commencer le débat. Et, si le ministre ne veut pas commencer le débat, bien, qu'on suspende l'étude de cet amendement-là, tout simplement, et qu'on revienne plus tard avec les gens qui ont la compétence appropriée, tout simplement. Ce n'est pas un gros effort, ça ne chambarde pas nos règles parlementaires, au contraire. Et il me semble que c'est de bonne foi, que, de part et d'autre, on pourrait faire ça.

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

M. Bonnardel : Oui, Mme la Présidente. Comme je vous l'ai mentionné, on est dans une zone de droit qui est extrêmement sensible, je l'ai mentionné, le respect des chartes, les droits fondamentaux des individus. Oui, je vais saisir le ministère de la Sécurité publique et les corps de police pour les questionner sur cet aspect des empreintes digitales ou non.

Même dans le document que le député de La Pinière a donné, dans le dernier paragraphe, on dit ceci : «Advenant une correspondance possible avec un casier judiciaire suspendu — pardonné — le service de police local communiquera avec vous afin d'obtenir votre consentement pour le prélèvement [de] vos empreintes digitales aux fins de comparaison — elles seront détruites par la suite.»

Alors, vous comprendrez que ce que je vous dis depuis tantôt, c'est que, oui, on va saisir les différents paliers, ministères, surtout celui de la Sécurité publique, et les corps de police, et nous pourrons par la suite, par règlement, définir si, oui ou non, la prise d'empreintes sera dans le règlement.

M. Barrette : Alors, vous voyez, Mme la Présidente, je suis content. C'est la raison pour laquelle je l'ai apporté, et j'étais content de le distribuer spécifiquement pour cette phrase-là. Je suis content et j'avais prévu que le ministre l'utiliserait. Parfait. Alors, le mot qui est l'opérateur particulier, ici, c'est «advenant» : advenant la circonstance particulière du casier suspendu.

Ce n'est même pas à ça, moi, que je fais référence. La référence à laquelle je fais, c'est simple. Et moi, les informations que j'ai, peut-être qu'elles sont erronées, Mme la Présidente, mais les informations que j'ai, qui peuvent être erronées ou imprécises, j'accepte ça — mais c'est au gouvernement de répondre à ça, pas à moi — on me dit que, dans la recherche d'antécédents judiciaires, les empreintes digitales donnent une réponse plus précise. Et la phrase que je viens de dire, Mme la Présidente, ne contient pas le cas de l'antécédent d'une personne qui a été l'objet d'un pardon. L'«advenant» que le ministre vient de lire, là, il est important. Mais ce que le paragraphe dit, c'est que les empreintes digitales ont un rôle.

Alors, moi, l'objet de ma question, ce n'est pas dans le cas du dossier pardonné. Il est pardonné. Je pense que, quand on est pardonné, on est pardonné. Moi, je pense ça. Maintenant, je le répète, on me dit que, hors pardon, en dehors de cette situation-là, là, les empreintes donnent un résultat plus précis. Puis je le dis, Mme la Présidente, les informations que j'ai sont informelles, mais proviennent de gens qui ont une expérience dans ce domaine-là.

Je vais le répéter, là. Mon amendement, là, je l'ai déposé avec toutes les réserves que j'ai exprimées. Je n'ai pas la compétence. J'ai des informations qui peuvent être imprécises, mais que je considère suffisamment précises pour poser la question, à un point de déposer l'amendement. Qu'on nous réponde, tout simplement, puis on va aller de l'avant. Puis, pour nous répondre, ce n'est pas une question de charte, et ainsi de suite, là. Ça demande à ce que quelqu'un qui a une expérience dans ce domaine-là vienne nous dire : M. le député ou Mmes et MM. les députés, vous savez, sur la question des antécédents judiciaires, voici ce qu'on peut faire, voici jusqu'où qu'on peut aller, voici à quelles conditions et, oui ou non, c'est une bonne idée. C'est tout.

Et tout ce que je demande au ministre, puis ce n'est pas la fin du monde, je lui demande, parce qu'il est au gouvernement, là, lui, il est du côté du pouvoir et il a des collègues ministres, dont la ministre responsable de la Sécurité publique, c'est un coup de téléphone, qu'il peut faire pendant la pause. Puis il n'a même pas besoin de revenir, après la pause, on peut revenir au retour, lorsqu'on siègera à nouveau, parce qu'on n'a pas de nouvelle date. Puis ça ne m'affecte pas, là, ça ne m'indispose pas. Juste que quelqu'un vienne nous expliquer si ce qui est là est suffisant et si ce que l'on propose comme amendement est exagéré ou non. Et ça, là, si ce n'est pas une préoccupation maximale de la sécurité des gens vulnérables et non vulnérables, je ne sais pas ce que c'est.

Alors, est-ce que, encore une fois, ça sera encore une fois un amendement où : Bien, écoutez, on va y réfléchir puis on verra ça par règlement? Moi, il me semble qu'il est tout à fait raisonnable d'en parler maintenant. Alors, encore une fois, Mme la Présidente, est-ce que le ministre va saisir la main parlementairement, amicalement tendue sur un sujet très pointu?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, vous avez terminé votre temps, M. le député de La Pinière, sur cet amendement. Nous allons, s'il n'y a pas d'autres interventions, procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'amendement...

M. Barrette : ...Mme la Présidente?

Des voix : ...

Mme Ghazal : Donc, moi, j'ai une question. Dans ce projet de loi... Parce que c'est vraiment une inquiétude extrêmement grande, du fait qu'on ouvre à tout le monde. Puis on a entendu toutes les histoires d'horreur, là, par exemple,

des gens qui ont été... des femmes, surtout, pour la sécurité des femmes qui ont été attaquées par des chauffeurs, là, d'Uber, et tout ça. Dans ce projet de loi, est-ce qu'il y a des dispositions que le ministre, peut-être, peut nous pointer qui ont augmenté toutes les vérifications de la sécurité des chauffeurs? Est-ce qu'il y a eu une augmentation ou on a maintenu ce qui existait déjà dans la loi actuelle?

M. Bonnardel : Obligatoirement, chaque chauffeur est obligé de repasser par un test, des vérifications d'antécédents judiciaires aux deux ans. Cela continue. Et tout nouveau chauffeur devra obligatoirement passer, encore une fois, le test des antécédents judiciaires, comme mentionné dans les prochains articles aussi.

Mme Ghazal : Et c'est toujours, comme vous l'avez mentionné, par les services de police?

M. Bonnardel : Tout à fait. Corps de police.

Mme Ghazal : Par les corps de police. Puis ça, peut-être, je n'ai pas pu vérifier dans le projet de loi, ça, c'est un ajout qui a été fait par rapport à ce qui existe déjà?

M. Bonnardel : Écoutez, c'est uniforme. Comme je l'ai mentionné depuis quelques heures, c'est un corps de police, avec un document qui sera uniforme. Parce que, présentement, il y a des différences entre les différents corps de police. Alors, on va définir un cadre précis pour ce qui est du document.

Mme Ghazal : Peut-être que c'est ma... je n'ai pas eu le temps de vérifier, mais est-ce qu'en ce moment c'est fait aussi aux deux ans, ou c'est fait chaque année, ou ça dépend de chaque région? Ça fait que c'est maintenu, dans le fond?

M. Bonnardel : Tout à fait. Aux deux ans.

Mme Ghazal : Donc, on maintient les mêmes exigences de sécurité que qu'est-ce qui existait avant pour tout le monde, les nouveaux joueurs comme les professionnels du taxi?

M. Bonnardel : Tout à fait.

• (12 h 20) •

Mme Ghazal : O.K. Je voulais juste m'assurer... juste vérifier cette information.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires? Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix.

M. Barrette : ...

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

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

M. Barrette : Pour.

La Secrétaire : M. Polo (Laval-des-Rapides)?

M. Polo : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Lévesque (Chapleau)?

M. Lévesque (Chapleau) : Contre.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Contre.

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

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Bélanger (Orford)?

M. Bélanger : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Pour.

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

M. Arseneau : Pour.

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

La Présidente (Mme St-Pierre) : Abstention. Alors, l'amendement est rejeté. Donc, maintenant, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le paragraphe 7°?

M. Barrette : Pas sur le paragraphe 7°.

La Présidente (Mme St-Pierre) : On était rendus au paragraphe 7°.

M. Barrette : Mais j'aurais un amendement à l'article, là, additionnel.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce que votre amendement est prêt?

M. Barrette : Oui, il est prêt. Il est distribuable.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, si vous voulez le distribuer, le lire et le commenter, s'il vous plaît.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, l'amendement se lit comme suit — je vois déjà la réponse que l'on va avoir du gouvernement : L'article 9 du projet de loi est modifié par l'ajout, à la suite du paragraphe 7°, du suivant :

«8° Elle doit avoir subi un examen médical afin de démontrer qu'elle répond aux exigences du Règlement relatif à la santé des conducteurs.»

C'est un amendement qui est spécifique à l'examen médical initial.

Vous savez, Mme la Présidente, encore une fois, ça, c'est un autre sujet pour lequel j'ai été l'objet d'un certain nombre de communications de la part du public, et particulièrement de gens dans le secteur du transport adapté. Les gens sont inquiets, là. Les gens les plus vulnérables regardent ça, ils font confiance à l'industrie du taxi traditionnel. On comprend que le ministre va arriver à des amendements. On ne sait pas quand, on ne sait pas comment. Peut-être même que ça va être après l'amendement, peut-être que ça va être déposé au salon bleu. On ne sait jamais. Ça se fait. Mais là, actuellement, on ne le sait pas.

Et les gens qui nous écoutent, particulièrement dans ce secteur d'activité là, sont inquiètes et sont inquiets, sont inquiets de tout ce qu'on entend, de la déréglementation. Ils voient qu'à chaque fois que nous, les oppositions, et particulièrement nous, dans notre formation politique, on arrive avec des éléments qui, clairement, vont dans le sens d'une sécurité accrue; c'est toujours rejeté, toujours rejeté. On l'a vu il y a quelques instants.

Il était plus lourd, le dernier, Mme la Présidente, j'en conviens, il était plus lourd. Mais le principe d'avoir un examen à l'entrée, vous savez, ça inquiète les gens qui sont dans le transport adapté parce qu'eux autres je vous dirais qu'ils savent ce que c'est, la maladie, ils savent les conséquences que ça peut apporter, telle ou telle problématique de santé dans telle ou telle circonstance.

Et, comme je l'ai déjà dit précédemment, ce n'est pas parce que ça n'arrive pas souvent qu'il faut diminuer les contraintes. C'est toujours la même chose, personne ne veut être dans le 0,1 %, là de ceux à qui ça arrive. Personne ne veut ça. Les gens veulent une protection maximale. Mais sa position, on va l'entendre encore dans quelques minutes, le ministre, sa position, c'est : Ce n'est pas grave, ça n'arrive pas souvent, puis ils vont être obligés de le dire, après.

J'ai pris plusieurs exemples médicaux, un secteur que je connais bien, qui démontrent qu'un examen, une consultation avec examen chez un médecin permet de détecter certaines conditions qui peuvent avoir des conséquences néfastes lorsqu'on est au volant. Alors, je reviens avec cet amendement-là spécifique. Il est spécifique. On a eu des discussions, précédemment, à cet effet-là, le ministre a eu certainement le temps, lui-même, d'avoir des courriels, des conversations. Peut-être a-t-il mené sa réflexion plus loin.

Et ça, qu'on ne vienne pas me dire : Oui, mais la loi actuelle le prévoit aux 500 ans. Regardez, Mme la Présidente, si c'était une question de fréquence, qu'on détermine une fréquence plus courte. L'enjeu, ici, c'est l'examen avant le fait potentiel, pas la déclaration après l'apparition de... hein? Ce n'est pas ça qu'on recherche, là.

Alors, ce que l'on recherche... Et, si l'équipe ministérielle trouve qu'on doit le rédiger différemment, ça va me faire plaisir de le rerédiger. Ça ne me dérange pas, ça ne dérange pas mon équipe. On a cette humilité-là, nous autres. Mais je pense, pour rassurer les gens, que l'examen à l'entrée... Et, s'il y a un enjeu de fréquence, après, qu'on le dise et qu'on agisse, même, par règlement. Mais moi, je pense que, dans la loi, il doit être clair qu'à l'entrée il doit y avoir un examen médical.

Mme la Présidente, je vais faire un parallèle tellement grossier que les gens vont dire : Bien, voyons, c'est évident, là. Bien, c'est évident, certain. Et c'est la même chose dans le taxi, parce qu'on transporte des gens. Trouvez-moi la compagnie aérienne, même s'ils sont toutes jeunes... parce qu'ils sont toutes jeunes, là, hein, trouvez-moi la compagnie aérienne que, pour un Boeing 747 ou un Airbus 380, il y a un examen médical après l'entrée. Non, mieux que ça : Il n'y en a pas, puis ce n'est pas grave, faites-vous-en pas, vous allez divulguer vos problèmes de santé. Trouvez-moi ça, là. J'aimerais bien ça savoir quelle compagnie aérienne accepte que ses pilotes n'aient pas subi un examen médical avant de transporter des centaines de personnes. Est-ce qu'on va me répondre que : Bof! c'est juste une, deux, trois personnes, c'est moins grave? J'aimerais bien ça qu'on me le dise, parce qu'à date les réponses du ministre ressemblent à ça.

Un, ce n'est pas fréquent, hein, donc, on n'a pas besoin de cette contrainte-là, hein, ce n'est pas fréquent. Voyons! Il n'y a pas de problème. Ne dit-on pas, Mme la Présidente, ne dit-on pas à répétition que le transport aérien est le mode de transport le plus sécuritaire au monde? Si c'est un mode de transport le plus sécuritaire au monde, ça doit inclure les taxis. Et pourtant, dans ce monde-là, personne ne leur viendrait à l'esprit de ne pas avoir d'examen médical à l'entrée.

Peut-être que je me trompe, Mme la Présidente. Peut-être qu'à Air Canada, actuellement, on ne demande pas d'examen médical à l'entrée. Ça me surprendrait bien gros, là, mais peut-être. Peut-être que le ministre va nous faire une révélation aujourd'hui. J'en doute fort, par exemple. Alors, si, pour le mode de transport le plus sécuritaire au monde, selon les statistiques, il y a un examen à l'entrée, pourquoi, dans le taxi, il n'y en aurait pas? Les gens vulnérables qui nous écoutent, là, ils disent : Bien oui, c'est parce que c'est sûr que c'est ça. Alors, pourquoi au Québec, là, on fait une loi tellement déréglementante... ça ne se dit pas, là, mais on veut tellement déréglementer qu'on va jusqu'à ne pas le faire?

Puis vous savez ce que ça... Mme la Présidente, c'est à ça que ça nous mène, là, ça nous mène à de potentiels événements qu'on aurait pu éviter, que d'autres organisations font tout pour éviter. Alors, je donnerai la parole au ministre pour voir ce qu'il va nous dire de ça.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, est-ce que vous avez un commentaire sur l'amendement?

M. Bonnardel : Oui, tout à fait. Ça doit être à peu près la troisième fois qu'on dépose un amendement, là, qui essaie d'en arriver à cet état de fait où on essaie de dire aux Québécois que, parce qu'il n'y a plus de 4C, soudainement, l'aspect sécurité est négligé.

Quand on regarde le Règlement relatif à la santé des conducteurs, le paragraphe 2, l'article 2 dit : «Une personne qui, en raison d'une condition médicale, doit suivre un traitement pour être apte à conduire, mais fait défaut d'en respecter les consignes ou le refuse malgré les recommandations du médecin[...], se place dans une situation essentiellement incompatible avec la conduite d'un véhicule routier.»

Je l'ai déjà mentionné, Mme la Présidente, tout chauffeur, présentement, qui aurait une situation médicale qui change va logiquement aller voir un médecin. À moins qu'on soit dur sur notre corps, là, mais, la plupart du temps, on va voir un médecin quand on ne file pas ou on est malade. Et ce docteur pourra évaluer si, oui ou non, ce chauffeur pourra continuer de conduire son véhicule, son véhicule de taxi.

Alors, vous comprendrez qu'encore une fois j'ai démontré depuis la semaine passée que, dans ces conditions, il n'y avait aucune plus-value à ajouter cet amendement dans le projet de loi. Et vous me verrez encore une fois l'obligation de refuser cet amendement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je dois vous interrompre ici. Alors, nous allons prendre la pause pour le lunch. Nous allons suspendre jusqu'à 14 heures. Bon appétit.

(Suspension de la séance à 12 h 30)

(Reprise à 14 heures)

La Présidente (Mme St-Pierre) : À l'ordre, s'il vous plaît! Donc, nous allons reprendre nos travaux. Lors de la suspension de nos travaux, ce midi, les discussions portaient sur un amendement proposé par M. le député de La Pinière, amendement qui ajouterait un paragraphe 8° à l'article 9. M. le député de La Pinière, vous avez la parole.

M. Barrette : Oui, merci. Puis il me reste approximativement trois, quatre minutes, je dirais, là. Ce n'est pas tant le temps, Mme la Présidente, que la pertinence de l'amendement. Le ministre me reprochait, je vais dire, gentiment de tout essayer pour faire passer l'examen préliminaire. Bien oui. C'est parce que ça tombe sous le sens. Et je vais reprendre là où j'ai laissé ce matin.

Encore une fois, si l'industrie aéronautique considère que transporter 280 personnes, 56 personnes, 12 personnes nécessite un examen à l'entrée pour pouvoir le faire, il me semble que ça devrait être la même affaire pour les taxis. Et la

réponse ne devrait pas être simplement : Ce n'est pas fréquent, et, parce que ce n'est pas fréquent, il n'y a pas de danger, donc on est corrects dans notre position. Alors, moi, je n'entends pas de la part du ministre d'explication autre que celle de la fréquence.

Alors, Mme la Présidente, est-ce que le ministre a une explication autre que la faible fréquence des accidents? Puis on est heureux que ce soit une faible fréquence. Mais est-ce qu'il a un autre argument sur lequel il peut s'appuyer pour dire non à cet amendement-là, qui, je le répète, est réclamé par les gens, particulièrement dans le transport adapté? Puis, quand je dis les gens, là, je parle de ceux qui en bénéficient, les usagers, les gens qui ont besoin de transport adapté. Je pense que c'est à eux qu'il faut répondre en premier et non à d'autres intérêts que je pourrais qualifier de corporatistes.

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

M. Bonnardel : Merci, Mme la Présidente. Alors, c'est une discussion qu'on a depuis près de 12 heures, si on calcule aujourd'hui, si on calcule la dernière journée, à savoir est-ce qu'on doit obligatoirement faire passer un examen médical à tous les chauffeurs qui font du taxi ou du transport rémunéré de personnes.

Je l'ai mentionné maintes et maintes fois, dans les règlements, les chauffeurs de taxi... chaque chauffeur doit obligatoirement déclarer s'il a un malaise, s'il a un problème, aller voir son docteur. Et ce docteur sera habile à définir si, oui ou non, le chauffeur doit continuer à faire son travail. Je ne veux pas parler au nom des chauffeurs, chacun d'entre eux, mais je pense que, quand on a une situation médicale qui change, quand on ne se sent pas bien, il me semble que la première chose qu'on fait, c'est d'aller voir un médecin. Si la condition médicale change, bien, vous comprendrez que, là, le médecin aura la lourde tâche, peut-être, de dire au chauffeur qu'il ne peut conduire pour un laps de temps x. Alors, dans ces conditions, on met tous les éléments de sécurité en place pour être capable de définir si, oui ou non, un médecin aura le loisir ou non de définir si un chauffeur peut continuer d'opérer, de conduire son véhicule comme il se doit.

Alors, dans ces conditions, vous le savez très bien, Mme la Présidente, on ne lésinera pas sur la sécurité. Il y a l'obligation de dénoncer. C'est une situation qui est écrite noir sur blanc. Et je ne vois pas en quoi un médecin, demain matin, pourrait contrevenir à son code de déontologie en laissant un chauffeur qui a une situation médicale qui change de continuer d'opérer son taxi ou autre.

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

M. Barrette : Mme la Présidente, bien gentiment, là, ce que le ministre vient de nous dire, c'est complètement en dehors de l'objet de ma question, complètement. Ce n'est même pas dans l'objet de la question. Le ministre me répond... Alors que moi, je fais, par un règlement, de la prévention, le ministre, lui, il est après le fait tout le temps.

Alors, moi, qu'est-ce que je souhaite? Je souhaite qu'à l'entrée le ministre... pas le ministre, mais le chauffeur puisse être examiné... interrogé, examiné et que le médecin puisse tirer une conclusion pour qu'après avoir été dûment investigué il ne pose pas de risque à lui-même et à sa clientèle.

Le ministre, lui, dit : Bien non, ce n'est pas nécessaire, parce qu'il y a une obligation de divulgation. O.K. Mais ça, ça signifie, Mme la Présidente, que... Puis en plus — je reviens un pas en arrière — il nous dit, puis là ça n'a vraiment rien à voir, là : Le médecin, il a un code de déontologie. Il ne peut pas ne pas le dire puis il ne peut pas ne pas agir. Bien oui, mais il va le dire, le médecin, puis il va agir lorsque le chauffeur, dans le cas présent, ou la chauffeur aura été investigué, examiné, interrogé médicalement parlant. Alors, c'est après. Alors, moi, je souhaite avant. Pourquoi? Parce que c'est avant qu'on fait de la prévention d'un accident.

Le ministre, lui, il nous parle d'après et il postule. Dans son raisonnement, il y a un postulat qui est implicite, pour ne pas dire explicite. Ça m'étonne qu'il ne le dise pas, quoiqu'il y fait référence un peu. Il nous dit : Bien, voyons, M. le député! Quand on a un malaise, on va aller voir le docteur. Bien oui, mais, Mme la Présidente, ça existe, des maladies pour lesquelles on ne va pas voir le médecin, d'une part, et, d'autre part, il y a plein de gens qui ont tel ou tel malaise, par exemple, et ils n'en font pas de cas parce qu'ils se disent : Ça va passer. Ça, ça s'appelle la nature humaine. C'est juste normal.

Moi, je regarde, là, tout le monde qui est dans la pièce ici, là : Est-ce que tout le monde qui est dans la pièce ici, quand ils ne filent pas, pour employer l'expression du ministre, est-ce que tout le monde se précipite chez le médecin? Bien, la réponse, c'est non, évidemment. Évidemment. Vous avez un malaise, là, tout le monde, là, en face, là, même de notre bord, vous allez vous précipiter chez le médecin immédiatement? Bien non. C'est sûr que c'est non, la réponse à ça. C'est à ça que ça sert, ces examens initiaux là d'entrée dans un secteur d'activité où il y a un risque pour les personnes à qui on donne un service commercial. C'est pour ça qu'on fait ça.

Vous savez, Mme la Présidente, là, même nous, là, dans le monde de la médecine, on doit répondre à des questionnaires, parfois avoir des examens médicaux quand on est dans ce milieu-là, puis ce n'est pas... la question n'est pas de savoir si ça nous tente ou si ça ne nous tente pas, là, c'est comme ça.

Alors là, parce que c'est l'industrie du taxi et qu'on dérègle, l'amendement que je propose est irrecevable, puis on me reproche de prendre tous les moyens pour qu'il passe. Mais oui, mais c'est parce que, nous, notre rôle est de s'assurer que la loi garantisse un maximum de sécurité ou qu'au moins, au moins, si ça ne garantit pas, les gens aient la perception que les mesures en place sont en place au maximum pour assurer cette sécurité-là. Les gens qui nous écoutent, ça les rassure de savoir ça, que la personne, avant de faire ce type d'activité là, aura passé un examen médical. Ça les rassure.

Moi, je n'ai jamais entendu parler, dans l'industrie du taxi, jamais, jamais, jamais quiconque, dans l'industrie traditionnelle du taxi, remettre ça en question. Jamais. Je n'ai jamais entendu, moi, un chauffeur de taxi dire : Bien, voyons donc! C'est un niais, ça! Pas besoin de faire ça, il n'y en a quasiment pas, de problèmes. C'est très rare. Ça n'existe à toutes fins pratiques pas. Bien non! Puis comme je n'ai jamais entendu personne qui voyage en avion, là, dire : Ah! bien,

mon pilote, je suis bien content qu'il soit rentré là à matin. Alors, je suis content, là, il a une formation. Avant, il pilotait des Cessna, maintenant il pilote des jumbo-jets. Puis il n'y a pas d'examen, puis je suis heureux de ça. Moi, ça me rassure beaucoup, beaucoup, beaucoup. Non, ce n'est pas comme ça que ça fonctionne. Ça fait que c'est quoi, l'argument, là? Il n'y en a pas, d'argument. Il n'y en a juste pas.

Et, quand le ministre nous dit qu'il ne lésinera pas, mais oui, mais ne pas accepter cette amende-là, c'est presque lésiner. Et c'est le propre de tous les amendements qu'on apporte : ce n'est pas bon, ce n'est pas bon, ce qui nous fait conclure... C'est-à-dire, pas que ce n'est pas bon, c'est que ce n'est pas nécessaire, on en a assez comme ça. Bien, on en a assez comme ça, ça veut dire que, par rapport à la situation actuelle, ce qui compte, c'est déréglementer. C'est juste ça qui compte, déréglementer, déréglementer, déréglementer, qu'il y ait le maximum d'autos possible sur la route conduites par un maximum de gens qui ont des contraintes minimales à l'entrée. C'est juste ça. Et ça, c'est censé rassurer les gens qui nous écoutent.

Alors, l'examen médical à l'entrée, là, bien oui, ça peut détecter des choses. Est-ce que le ministre peut me déposer une étude dans le monde qui montre que l'examen initial est inutile? Mme la Présidente, est-ce que le ministre a une donnée à cet effet-là?

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

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'ai exposé mes commentaires sur ce troisième ou quatrième amendement déposé depuis deux jours.

M. Barrette : Mais là j'ai posé une question factuelle. Est-ce que le ministre... Puis ça existe, des études qu'on peut faire dans ce genre. On peut arriver puis dire : O.K., on va revisiter telle situation, on va faire une étude longitudinale à double insu pour voir si ça pose un problème ou non. Est-ce que le ministre dispose d'une donnée de cet ordre-là?

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

• (14 h 10) •

M. Bonnardel : J'ai exposé, Mme la Présidente, pourquoi je refusais l'amendement.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, si une association représentant des personnes vulnérables, handicapées d'une certaine manière ou d'une autre, sortait publiquement pour dire : Nous, ça nous inquiète, est-ce que le ministre leur répondrait : J'ai déjà dit ce que j'avais à dire puis je ne changerai pas ma position?

M. Bonnardel : Je répondrais la même chose, Mme la Présidente, que j'ai répondu depuis à peu près 15 heures sur le sujet aux multiples députés qui m'ont posé la question.

M. Barrette : Mme la Présidente, je ne veux pas faire le décompte des heures sur ce sujet-là. Je ne pense pas qu'on a passé 15 heures sur la question de l'examen médical. Ça, c'est de l'enflure, là. Je trouve ça malheureux. Et, si les gens, encore une fois, publiquement, là... Bien, en plus, ils ont leur réponse. Si les gens qui représentent ces personnes vulnérables là posent publiquement la question ou même insistent pour que l'examen médical soit maintenu, initial, d'entrée, le ministre, donc, est-ce que je comprends qu'il leur répondrait directement... en fait, directement en personne ou indirectement par les médias : Non, je ne le ferai pas? C'est ça que je comprends, Mme la Présidente?

M. Bonnardel : Je répondrais la même chose, Mme la Présidente, que j'ai répondu depuis plusieurs, plusieurs heures sur le même sujet.

M. Barrette : ...plusieurs heures, ça, c'est vrai, il y en a plus qu'une. Et c'est tout à fait justifié qu'on pose la question. La justification ne va pas disparaître, elle ne va pas disparaître. L'argumentaire que je dépose en faveur de ça, il est, à mon avis, difficile à battre. À mon avis, Mme la Présidente, il peut se battre d'une seule manière : qu'il y ait des données scientifiques prospectives faites, qui proviennent d'analyses à long terme, qui ont montré que ce n'était pas nécessaire. Et ça, le ministre n'en dispose pas, d'analyses comme ça. Du moins, s'il en dispose, il ne nous les transmet pas.

Alors, je vais reposer la question : Est-ce qu'il en dispose et il ne nous les transmet pas ou il n'en dispose pas?

M. Bonnardel : Je n'ai plus de commentaire sur le sujet, Mme la Présidente.

M. Barrette : Alors, le ministre n'a pas de commentaire sur le sujet. Alors, ce n'est pas compliqué, là : si ça, ce n'est pas de la déréglementation maximale... En fait, on se demande, Mme la Présidente, qu'est-ce qu'il reste comme réglementation. Il ne reste pas grand-chose. Il va rester une formation à laquelle on n'a pas, nous, parlementaires, droit de regard, on ne l'a pas. Il va rester des documents administratifs à remplir. Il ne restera pas de contrainte à l'individu pour démontrer qu'il est en santé. C'est de la divulgation, puis il doit avoir... Puis c'est assez insidieux, cette affaire-là, Mme la Présidente, parce que... Est-ce qu'on va accuser, un jour, de négligence une personne qui n'est pas allée voir le médecin parce que... elle n'est pas allée voir le médecin pour un problème qui lui apparaissait mineur? Est-ce qu'on n'ouvre pas là la porte à une injustice?

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

M. Bonnardel : J'ai expliqué ma décision, Mme la Présidente, depuis de multiples heures sur le même sujet.

M. Barrette : Donc, Mme la Présidente, c'est vraiment intéressant, parce que le ministre nous dit : Moi, je ne veux pas avoir d'examen médical à l'entrée, donc je ne veux pas ça parce que je considère que, si une personne a un problème de santé, c'est sa responsabilité d'aller voir le médecin pour le diagnostiquer, l'investiguer, le traiter, et c'est au médecin de s'assurer de le divulguer à la SAAQ. Je ne sais même pas si c'est ça qu'il pense. En fait, est-ce que c'est ça qu'il pense? Est-ce que c'est le médecin qui doit divulguer ou c'est la personne?

M. Lévesque (Chapleau) : ...puis je pense également que M. le député de La Pinière devrait prendre la parole du ministre, s'il vous plaît. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député, dans cette période, le député a 20 minutes. Alors, il lui reste encore quelques minutes. Il peut poser toutes les questions qu'il veut, tant et aussi longtemps qu'il reste sur le sujet.

M. Barrette : Et je suis très, très sur le sujet, n'en déplaise au député de Chapleau.
Mme la Présidente, je repose ma question : Dans l'esprit de la loi, c'est la personne qui doit le divulguer ou le médecin qui doit divulguer?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'ai répondu maintes et maintes fois depuis plusieurs heures sur le même sujet, aux mêmes questions des députés de l'opposition.

M. Barrette : Mme la Présidente, je n'ai jamais posé cette question-là. Alors, est-ce que c'est le chauffeur ou le médecin qui doit divulguer?

M. Bonnardel : Je vais vous relire, M. le député, je vais vous relire le Règlement sur les permis.

M. Barrette : Pardon, Mme la Présidente? Le règlement sur?

M. Bonnardel : Non, ce n'était pas celui-là, attendez.

M. Barrette : Ah! dommage.

M. Bonnardel : Ah! quand même, c'en est un qui déclare une chose, le règlement sur... «La déclaration de maladie ou de déficit fonctionnel que fournit une personne au soutien de l'obtention ou du renouvellement d'un permis ou lors du paiement des sommes visées à l'article 93.1 du Code de la sécurité routière doit porter sur les problèmes de santé décrits dans le Règlement relatif à la santé des conducteurs.»

M. Barrette : Bon, alors, on comprend que c'est le chauffeur. Bon, alors, quand le ministre fait référence au Code de déontologie des médecins, on fait référence à quelque chose qui ne s'applique pas dans la loi. Ce n'est donc pas un argument. Alors, le médecin est là pour faire un diagnostic, et là le chauffeur doit divulguer la chose, auquel cas la SAAQ, selon une grille d'analyse qui lui est probablement propre, décidera ou non de le laisser conduire.

Alors, je répète. Ce que je dis, là, au moment où on se parle, là, ce que ça crée comme situation, c'est que le citoyen qui devient chauffeur, qui a un accident et qu'on découvre, là, après enquête, qu'il a un problème de santé pour lequel il n'a jamais eu de diagnostic, est-ce qu'on va l'accuser de négligence parce que... Bien, c'est sa responsabilité. Le ministre le dit lui-même. C'est la responsabilité du chauffeur. On n'a pas besoin de faire un examen initial parce que, s'il a un problème de santé, il va aller voir le médecin, le médecin va faire un diagnostic, et là, le diagnostic étant fait, le chauffeur doit divulguer. Bien oui, mais, si le citoyen qui est devenu chauffeur, lui, là, il n'a pas été voir le médecin parce qu'il ne se sentait pas assez malade, mais, en réalité, il l'était puis il a un accident, est-ce qu'on va considérer qu'il est négligent? Toute la logique du raisonnement du ministre est basée sur l'après, alors que tout le fondement de l'amendement que je dépose, il est basé sur avant. Ce n'est pas la même chose.

Alors, je repose ma question encore, Mme la Présidente : Est-ce que, potentiellement, dans l'esprit du ministre, le chauffeur qui a un problème de santé à la suite duquel il aurait eu un accident va être attaqué en justice sur la base de négligence? Si c'est le cas, Mme la Présidente, on va le publiciser. Vous avez un problème de santé, là, puis vous ne vous en êtes pas aperçu, vous n'êtes pas allés voir le docteur, vous avez laissé ça comme ça, traîner, là, bien, vous avez été négligent, vous avez conduit un véhicule de transport genre taxi, apparenté à un taxi, puis vous avez eu un accident, c'est de votre faute. Ça va leur prendre des bonnes assurances, parce que même l'assureur, Mme la Présidente, ne va pas demander ça pour une personne, mettons, dans la vingtaine ou trentaine. Alors, pourquoi refuser un amendement si sensé?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le député, je dois vous interrompre ici. Donc, est-ce qu'il y a d'autres...

M. Barrette : ...sur cet amendement?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez utilisé votre 20 minutes, alors... vos 20 minutes. Alors, Mme la députée de Mercier, vous avez des commentaires sur l'amendement.

Mme Ghazal : Oui, c'est ça. On en avait discuté, comme le ministre aussi le disait, la semaine passée, puis je me rappelle qu'un des arguments qu'il utilisait pour dire que, pour le permis de classe 5, vu qu'on enlevait le 4 C, donc l'examen médical, qu'il y avait moins de 1 % des permis qui étaient retirés pour des raisons de santé. Et, je m'en rappelle, j'avais demandé ce qui serait important d'avoir comme donnée, si la SAAQ l'a, c'est le pourcentage d'accidents qui sont causés à cause d'un problème de santé. Là, je sais qu'on attendait l'information. Est-ce que ça, cette donnée-là, vous l'avez? Parce que c'est vrai que, quand il s'agit de santé, l'important, c'est la prévention. Ça, c'est un point important. Donc, comme on enlève cet examen médical là et on attend que les choses arrivent, est-ce qu'on a au moins une statistique sur laquelle se baser?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'ai reçu, donc, un document de la SAAQ avec les pourcentages. Donc, si vous voulez faire une copie, si la...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'on peut faire une...

Mme Ghazal : Et donc, si je comprends bien, dans ce document, la réponse à ma question, le pourcentage d'accidents causés par un problème de santé sur la route est dedans?

M. Bonnardel : Qui impliquent un véhicule de taxi.

Mme Ghazal : Qui impliquent un véhicule de taxi. Oui, oui. C'est encore mieux.

M. Bonnardel : Donc, nécessairement, qu'il y ait un autre véhicule. Ça peut être le problème... Le problème peut venir de l'autre véhicule aussi, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, vous déposez un document?

Mme Ghazal : O.K. Mais on va voir les statistiques, là, si ça répond... Donc, juste pour être certaine, dans ce document-là, il y a ce pourcentage-là d'accidents pour causes médicales?

M. Bonnardel : Malaise soudain ou tout autre problème, consommation d'alcool ou autre, mais ça implique un autre véhicule aussi, là. Donc, ce malaise peut venir de l'autre véhicule aussi, là.

• (14 h 20) •

Mme Ghazal : Mais le problème de santé... Parce que, là, l'amendement, il porte sur un examen médical, parce que c'est vrai que, là, il n'y en aura plus. C'est quand même quelque chose qu'on retire, ça. Vous comprenez l'inquiétude?

Là, je sais, on en a parlé avant, mais je ne peux pas ne pas me permettre, vu qu'il y a un amendement là-dessus, de ne pas juste réitérer. Il y a tout le problème de la prévention dans ce genre de cas là, étant donné qu'on ouvre encore à plus de personnes. On enlève un examen médical qui existait avant, c'est juste pour les yeux, et c'est tout. Et il faut que la personne déclare. Mais, vous savez, il y a comme une culture, des fois, je ne veux pas généraliser, où est-ce qu'on sent que, non, on peut, il n'y a pas de problème, je peux conduire, je ne me sens pas mal, et tout ça. Ça, c'est quelque chose qui est documenté. Ça existe, cette culture de ne pas aller voir le médecin, ou, si la personne y va, si elle a un rendez-vous... Donc, on attend beaucoup trop longtemps, alors que c'est une question de prévention.

Donc, si, dans le document, il n'y a pas cette statistique-là, peut-être, si c'est possible, d'aller la chercher.

M. Bonnardel : Vous allez avoir les informations des causes accidents...

Mme Ghazal : O.K. Je vais attendre le document.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, nous allons suspendre quelques instants, le temps de distribuer le document et d'en prendre connaissance.

(Suspension de la séance à 14 h 21)

(Reprise à 14 h 23)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, on reprend nos travaux. Est-ce que, Mme la députée de Mercier, vous avez d'autres commentaires?

Mme Ghazal : Bien, en fait, là j'essaie de regarder le document. Il faut qu'on décide qui est-ce qui est en lien avec un problème de santé, ça fait qu'on n'a pas terminé de le regarder, parce que ça serait une donnée importante. Oui? Oui, M. le ministre?

M. Bonnardel : Allez voir à un, deux, trois, quatre, cinq, «malaise soudain».

Une voix : ...

Mme Ghazal : Oui. C'est ça.

M. Bonnardel : Mais ça peut être de l'autre bord aussi.

Mme Ghazal : C'est ça qu'on est en train de faire. On n'a pas terminé. On les prend un par un. Puis le total des accidents, c'est 3,6 % des accidents causés parce que la personne... Non, c'est 1,4 %. Comme, que ce soit mortel, grave ou léger, là, si on prend le total, c'est 1,4 %. Pour des accidents graves, c'est quand même 4,5 %.

M. Bonnardel : Si vous prenez les accidents graves impliquant un taxi, vous êtes à 4,5 %, malgré le fait qu'il y ait un examen médical présentement. Et, si vous prenez... Ah! celui-là, ils ne l'ont pas, je pense, hein? Bien, si vous voulez, je peux vous donner celle aussi pour l'ensemble des usagers, malaises soudains, on est à 3,5 %, or malgré le fait qu'il n'y a pas d'examen médical pour les conducteurs de classe 5, là. Ça démontre que, malgré l'examen, ça n'empêche pas qu'il y a plus de malaises soudains pour les chauffeurs de taxi impliquant un autre véhicule que chez l'automobiliste, en bonne et due forme, avec un véhicule de promenade.

Mme Ghazal : Mais là vous convenez qu'il va y avoir une plus grande population, plus de monde. Donc, est-ce que le risque va augmenter ou va baisser? Ça, c'est difficile à dire. Là, je comprends que vous comparez par rapport à la population générale, mais, par rapport à la population générale, ça dilue parce qu'il y a beaucoup, beaucoup de monde. On a des gens plus en santé, et tout ça. Donc, c'est juste pour avoir une indication.

Ça fait que c'est juste le malaise soudain, parce qu'il pourrait avoir... C'est tout? Défaut physique? Oui, ça, c'est zéro. Ça fait que, dans le fond, vous, vous l'avez enlevé pour cette raison-là?

M. Bonnardel : Non.

Mme Ghazal : Vous l'avez enlevé pour quelle raison, l'examen médical? Parce qu'il était avec le permis 4C, puis 4C, on l'a enlevé. Est-ce que c'est pour ça?

M. Bonnardel : Encore une fois, je vais vous lire celui maintenant... Règlement relatif à la santé des conducteurs, paragraphe 2 : «Une personne qui, en raison d'une condition médicale, doit suivre un traitement pour être apte à conduire, mais fait défaut d'en respecter les consignes ou le refuse malgré les recommandations du médecin[...], se place dans une situation essentiellement incompatible avec la conduite d'un véhicule routier.»

Mme Ghazal : Donc...

M. Bonnardel : Vous êtes obligé de le déclarer si vous avez problème. Si vous ne le déclarez pas...

Mme Ghazal : Si vous le savez, si vous êtes allé voir un médecin, et tout ça.

M. Bonnardel : Bien, je vous l'ai répété aussi. Vous avez une condition médicale spécifique, c'est indiqué sur le permis. C'est indiqué sur le permis si vous avez une condition médicale spécifique. Alors, n'importe qui, en termes d'agent de la paix, de la SAAQ ou du bureau de taxi, peut demander... Si la condition médicale n'était pas respectée, bien, il a nécessairement enfreint... il va enfreindre le règlement. Donc, la règle, il peut... il reçoit une contravention ou, même, on pourrait l'empêcher de continuer à travailler immédiatement, là.

Mme Ghazal : Parce qu'en fait c'est toujours une question de risque. Parce qu'une personne peut avoir un problème médical, ne pas avoir d'accident, mais le risque est présent. Elle conduit des personnes, il y a un risque qui est là, puis finalement elle ne se fait jamais attraper. Elle n'est jamais allée voir le médecin ni rien.

C'est juste, si vous comprenez, le risque puis l'inquiétude qu'on a, quand on parle de cet examen-là qui existait... On l'enlève. C'est sûr que ça ne va pas donner plus d'assurance. C'est sûr que c'est un truc de plus qu'on enlève. Puis, comme le bassin de population qui va pouvoir pratiquer ce métier-là, bien, il augmente, donc le risque est... plus de personnes qui soit ne vont pas le déclarer ou soit vont avoir un problème médical est présent.

Donc, c'est juste peut-être... Même si vous ne voulez pas voter pour cet amendement-là, vous convenez quand même qu'on n'est pas en train d'ajouter de l'assurance pour la population, mais on est en train de retirer. Puis on met tout ça sur l'épaule... Le système ne permet pas plus de prévention. Toute la responsabilité est sur les épaules individuelles des chauffeurs, qui eux-mêmes doivent s'autoresponsabiliser. C'est un peu ça, l'inquiétude. Au moins, dites : Oui, je suis d'accord avec votre inquiétude, je la comprends, mais je ne veux pas la changer, au moins ça, parce que c'est comme si ce qu'on amenait comme inquiétude n'était pas important.

M. Bonnardel : Mme la députée, présentement, il y a un examen médical qui se faisait avec le 4C. On peut le faire à 20 ans, et le prochain examen, on allait le faire à 45 ans. 45 ans.

Est-ce qu'on peut faire confiance aux chauffeurs? Est-ce qu'on peut faire confiance aux gens qui nous écoutent, là, qui décident d'aller faire du transport rémunéré puis de se considérer en bonne forme pour faire ce travail? Est-ce qu'on peut faire ça?

Est-ce qu'on peut, suite au règlement défini en termes de santé, s'imaginer qu'un conducteur se lève le matin, un chauffeur se dise : Tiens, je ne file pas, je vais aller consulter avant? Bien, il me semble que n'importe quel être humain,

normalement, va aller subir un examen ou se dire : Tiens, je vais aller passer un examen, il y a peut-être quelque chose qui ne fonctionne pas. Le risque zéro...

Vous le voyez, là, ces chiffres, je les ai obtenus tout comme vous, là. Puis j'ai regardé la différence entre un véhicule taxi impliqué avec un autre véhicule ou l'ensemble des usagers. Malgré le fait qu'il y ait un examen au début, à l'entrée, bien, la cause d'accidents graves est plus élevée que du côté des usagers. Bon, ça, c'est une statistique.

Mais, au-delà de tout ça, est-ce qu'on peut faire confiance aux gens? Moi, je fais confiance aux gens.

• (14 h 30) •

Mme Ghazal : On fait confiance aux professionnels de l'industrie du taxi, mais, quand on va faire en sorte... comme vous, vous l'avez dit, n'importe qui... Même moi, je pourrais, par exemple, par plaisir, si je m'ennuie un dimanche, dire : Tiens, je vais aller... J'ai envie de rencontrer du monde, je vais faire du taxi. Parce que c'est ce que vous avez dit la semaine passée, on peut faire ça pour le plaisir puis le faire...

Donc, en augmentant ça, ce bassin de population qui peut le faire, c'est là qu'on augmente le risque. Ce n'est pas un métier pour eux, c'est quelque chose pour... une activité pour arrondir leurs fins de mois, pour rencontrer du monde, etc. Parce qu'on enlève toutes les barrières, alors qu'il s'agit de transporter des personnes.

Bien, peut-être que je me trompe. Est-ce qu'on demande un examen médical, par exemple, pour ceux qui sont chauffeurs d'autobus scolaire? Je ne sais pas, je n'ai pas l'information. Bien oui, j'imagine que oui, parce que les permis... Ils ont des permis qui sont autres. Je ne connais pas les classifications, là. C'est d'autres classes de permis. Donc, ça vient avec l'obligation de passer un examen médical. Donc, c'est sûr que, quand le système est préventif, la population est plus rassurée, mais, quand on entend que la prévention se fasse seulement par les personnes qui, elles, se sentent malades...

Puis n'oublions pas aussi qu'avec le projet de loi ça va mettre de la pression. Il y a des gens... Moi, des chauffeurs de taxi que je rencontre... Hier, oui, hier, je suis arrivée à Québec, et le propriétaire de taxi me disait : Moi, avant, je travaillais cinq jours semaine, maintenant je suis obligé de travailler sept jours semaine, et là je me demande si le projet de loi va permettre à quelqu'un de venir m'aider... parce qu'il vit une instabilité. Donc, les gens vont travailler plus, et plus, et plus, et ce n'est pas un malaise... parce qu'ils vont voir leurs revenus baisser à court et moyen terme, ce n'est pas un malaise un petit peu physique... qui dit : Tiens, je vais me permettre de perdre une journée de travail, je vais aller voir le médecin puis déclarer que je ne peux pas travailler. Ça va être encore pire comme situation.

Ça fait qu'il faut que le système qu'on met en place avec ce projet de loi soit préventif et non pas que toute la question de la santé physique des personnes repose sur leurs épaules à eux. Donc, c'est de là que vient notre inquiétude. Je suis sûre que vous la partagez, parce que ça ne se peut pas qu'on ne la partage pas. Il y avait un examen médical. On l'enlève. On n'est pas en train de faire plus de prévention. À sa face même, c'est clair qu'on est en train d'en enlever et non pas d'en remettre, d'où l'inquiétude de l'industrie, notamment pour les personnes, par exemple, épileptiques qui ne le savent pas, qui n'ont pas de malaise.

Donc, voilà l'inquiétude qu'on a exprimée au ministre. Je comprends que vous n'êtes pas empathique face à cette inquiétude-là qu'on a, mais on vous l'exprime. Au moins, on vous l'aura exprimée.

M. Bonnardel : En tout respect, ne doutez pas de mon empathie ou d'un possible problème... Le risque zéro n'existe pas et n'existera jamais. On n'en souhaite pas, d'accident. Je démontre des statistiques où j'ai pris connaissance, comme vous, d'un pourcentage qui est quand même minime pour l'ensemble des conducteurs au Québec. Je vous ai exposé les règles qui sont écrites dans les différents règlements.

En 2020, 2019, je pense qu'on peut faire confiance aux futurs chauffeurs qui vont décider, demain matin, de faire ce boulot x nombre d'heures semaine, d'en faire un boulot à temps plein, d'en faire un boulot à temps partiel, du taxi, du transport rémunéré de personnes. On veut faire confiance aux gens. Les gens qui vont se considérer pas aptes à conduire un véhicule vont aller voir un médecin, et ce médecin aura la possibilité de dire : Bien, vous ne pouvez plus conduire pour un laps de temps x. Les règles sont bien écrites, sont bien définies. Et, si la personne ne le fait pas, tout comme elle aura à chaque jour un examen à faire sur son véhicule, bien, son accréditation pourra être perdue.

Mme Ghazal : Mais on pourrait ne pas l'attraper. C'est-à-dire, ce n'est pas une question de faire confiance aux gens, c'est plus une question d'un système qui assure au public la sécurité, et là on enlève cette assurance-là. Puis, si les gens, par exemple, n'y vont pas puis n'ont pas de problème de santé, bien, c'est tant mieux, mais le risque est là. Même si le risque ne s'avère pas, mais ne résulte pas à un accident grave, le risque est quand même là. Donc, voilà, je n'ai plus d'autre commentaire. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député des Îles-de-la-Madeleine, sur l'amendement.

M. Arseneau : Bien, sur l'amendement, je ne vois pas pourquoi on parle ici de faire confiance ou non aux chauffeurs, alors qu'il est question de mettre en place un système qui assure la protection des passagers, des consommateurs qui, évidemment, requièrent un service de transport rémunéré. Alors, moi, j'évacuerais l'idée de l'autoexamen, là. Quand on a un problème de santé, je pense que c'est un peu la nature humaine, on ne court pas vers l'urgence à tout coup. Et je pense que de faire reposer le débat sur la question individuelle du chauffeur qui doit s'autodénoncer et courir à l'hôpital chaque fois qu'il a un petit malaise ou une indigestion, c'est un petit peu, en fait, évacuer le débat fondamental qui est le suivant.

On avait un système qui permettait à des chauffeurs de taxi professionnels d'effectuer un métier et de gagner leur vie avec certaines conditions à remplir. Ces conditions-là, on en enlève un certain nombre pour ouvrir plus grandes les portes au transport rémunéré de personnes. Et je ne vois pas d'argument qui soit suffisamment solide pour appuyer l'argumentaire

qui dit : Même les règles de sécurité les plus élémentaires, on va les éliminer, c'est-à-dire un examen médical, dont il est proposé qu'il soit fait à l'entrée, comme quoi cette personne-là a non seulement en sa poche un permis de conduire régulier, mais aussi cette espèce d'autorisation supplémentaire pour faire la conduite d'un véhicule rémunéré pour gagner une partie de, bon, sa vie ou pour, en fait, le faire de façon professionnelle ou semi-professionnelle.

Et il me semble que ça appartient à l'État du Québec de s'assurer de la plus grande sécurité des Québécois, que ce soit dans le transport scolaire, la députée de Mercier y faisait référence tout à l'heure, ou que ce soit en transport aérien, évidemment le député de La Pinière le mentionnait aussi. Mais, dans le transport rémunéré de personnes, il me semble que la règle la plus élémentaire, ce serait de dire : Est-ce que vous êtes en bonne santé au moment de réclamer le droit de faire du transport rémunéré de personnes pour rassurer les gens qui vont justement recourir à ces services? Il me semble que c'est une règle de base. Non seulement on veut éliminer, là, une bonne partie de l'inspection des voitures, mais on ne s'assure même pas de savoir si les chauffeurs vont eux-mêmes être en bonne santé pour effectuer le travail.

Et, encore une fois, je rappelle, la question n'est pas de savoir si la personne se sent bien pour faire le travail. Lorsque les gens vont décider de faire du transport rémunéré de personnes, d'une part, on va avoir les gens de l'industrie du taxi qui, déjà, vont faire face à une concurrence exacerbée là où à peu près n'importe qui, on l'a mentionné à plusieurs reprises, va pouvoir leur faire concurrence à toute heure du jour, et particulièrement lorsqu'il y a un volume important d'affaires. Lorsqu'il y aura une possibilité, pour les gens de l'industrie, d'aller chercher une partie de leur salaire importante, c'est là qu'ils vont faire face à la compétition. Moi, je pense que ça fait monter le degré de stress. Moi, je pense aussi que ça peut affecter la santé des gens qui effectuent ce travail-là.

Et c'est un peu la même chose pour ceux qui vont faire du transport rémunéré de personnes à temps perdu, pour arrondir les fins de mois. Le fait de pouvoir avoir un permis de conduire pour aller au travail à chaque jour du point a au point b, de la maison, de la résidence vers le lieu de travail, à mon sens, ce n'est pas exactement la même chose que prendre sa voiture sur une période de trois ou quatre heures, admettons, ou d'une fin de semaine et de devoir subir le stress lié à la conduite, par exemple, en milieu urbain, en milieu achalandé, pour conduire les gens du point a au point b, lorsque les gens qui sont derrière réclament un service professionnel, rapide, et s'assurer également de prendre les routes appropriées pour que tout ça soit fait dans le meilleur intérêt de tous. Je pense que ça demande des qualités physiques supérieures pour faire ce travail-là. Et je pense que dire que les gens devraient aller... prendre soin de visiter le médecin plus régulièrement pour pouvoir déceler de façon préventive ce qui pourrait arriver lorsqu'ils conduisent des véhicules, lorsqu'ils font du transport rémunéré de personnes, c'est faire fausse route.

Le député de La Pinière l'a mentionné tout à l'heure, je pense qu'il y a ici une question de déréglementation qui va un petit peu trop loin du point de vue du Québécois moyen, qui se dit : Est-ce que le gouvernement a pris toutes les précautions nécessaires pour s'assurer que, lorsque je vais consommer un produit, le produit soit sain? Que ce soit à l'épicerie, il y a évidemment... Le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation a un certain nombre de règles. On pense qu'on a appris toutes les règles et on a fait tous les tests pour s'assurer que la qualité des aliments soit saine.

Le parallèle que je veux faire ici, c'est : Est-ce qu'on pourra dire qu'on a pris toutes les précautions pour s'assurer que les gens qui font du transport rémunéré de personnes soient en bonne santé et ne tombent pas au combat en plein milieu de leur service? Moi, je pense que, si on décide d'éliminer cet amendement-là, bien, on n'aura pas été jusqu'au bout pour protéger la sécurité et la santé du public, et il me semble que ça va à l'encontre de ce qu'on voit à peu près dans tous les domaines, particulièrement la santé et la sécurité au travail.

• (14 h 40) •

Dans tous les domaines d'intervention, lorsqu'il y a un accident de travail, on fait des enquêtes et on formule des recommandations pour éviter que ça arrive à nouveau, sur la base, là, évidemment, de l'étude du cas. Aujourd'hui, ce qu'on dit, c'est qu'on va réduire les règles minimales. On ne va même pas faire passer un test à l'entrée pour ceux qui veulent s'adonner à une profession ou, en tout cas, à un service qui n'est pas, je crois, de tout repos.

Alors, moi, je vais appuyer cette proposition-là d'amendement. Et j'interpelle encore une fois le ministre, comme mes collègues l'ont fait, à savoir comment on peut croire que la santé et la sécurité des Québécois qui empruntent un service rémunéré de personnes vont être davantage garanties ou assurées avec l'adoption de ce nouveau cadre législatif par rapport aux règlements existants. Est-ce qu'il y a une amélioration ou, au contraire, est-ce qu'il y a un recul à cet égard? Si le ministre convient qu'il y a un recul et qu'il est prêt à prendre le risque, je pense que ce serait déjà une révélation importante, mais, de dire qu'il n'y a pas de recul là-dedans, je pense que c'est induire la population qui nous écoute en erreur.

Moi, j'aimerais entendre le ministre là-dessus. Ce recul que vous voulez faire en matière de sécurité, auquel vous voulez procéder en matière de sécurité, est-ce que vous le reconnaissez? Est-ce que vous reconnaissez que c'est un recul par rapport aux règles actuelles?

M. Bonnardel : Encore une fois, j'interviens sur un sujet que nous avons discuté depuis plusieurs, plusieurs, plusieurs heures. C'est peut-être le troisième ou le quatrième amendement qui sous-entend la même, même, même chose.

J'expose au député ce que j'ai déjà lu, Règlement sur les permis, première chose, paragraphe 2... paragraphe 7, pardon : «La déclaration de maladie ou de déficit fonctionnel que fournit une personne au soutien de l'obtention ou du renouvellement d'un permis ou lors du paiement des sommes visées à l'article 93.1 du Code [...] doit porter sur les problèmes de santé décrits dans le Règlement relatif à la santé des conducteurs», que j'ai lu tantôt au député de La Pinière. Les règles sont bien définies dans ces deux règlements.

La condition médicale d'un futur chauffeur est définie sur le permis de conduire. Quand ça? Le jour où vous allez chercher votre permis, vous devez définir, expliquer à la personne devant vous à la SAAQ quelle maladie ou quelle condition médicale vous avez, que vous pourriez avoir, et cela sera indiqué dans «conditions» sur le permis de conduire. Quand vous renouvelez votre permis de conduire et il y a un changement de votre condition médicale, vous êtes obligé, obligé, de redéfinir ou d'expliquer pourquoi votre condition médicale a changé.

Avec ces éléments, on assure la sécurité, et de bonne foi... Encore une fois, je reviens sur le fait qu'on doit faire confiance aux gens de bien définir, encore une fois, comme les règles l'expliquent, que, s'il y avait, par la suite, vérification, inspection, arrestation pour cause x, bien, cela va de soi qu'un agent de la paix pourrait demander à ce chauffeur, homme ou femme, pourquoi il conduit aujourd'hui s'il n'était pas en condition de le faire, selon ce qu'un médecin aurait défini ou selon ce que la SAAQ aurait défini, par la suite, avec avis d'un médecin.

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

M. Arseneau : Mais évidemment on tourne en rond, mais je voudrais quand même revenir sur le parallèle avec la conduite d'un véhicule de transport écolier, par exemple.

Moi, j'ai des classes qui me permettent de conduire un autobus, ce que j'ai déjà fait à l'époque où j'étais étudiant, et je devais, et je dois encore, pour conserver cette classe à mon permis, aller passer un test médical sur une... À chaque cinq ans, je crois, là, il faudrait que je vérifie, mais, de temps en temps, on me dit : Si vous voulez conserver cette classe-là particulière pour pouvoir faire du transport de personnes par autobus... À ce moment-là, on ne me dit pas : On ne te fait pas confiance, tu dois aller à l'hôpital ou aller chez le médecin passer un examen. On me dit tout simplement qu'on doit y aller... que je dois y aller, en fait, et je ne crois pas que c'est une question de confiance. C'est pour donner confiance, en fait, à ceux qui ont recours à ce service-là, les parents et les enfants qui prennent l'autobus.

Et, encore une fois, parler de la confiance qu'on peut donner au conducteur, je pense que c'est détourner le débat. Et moi, je voudrais savoir... Si on continue d'exiger que les chauffeurs d'autobus aillent passer un examen médical périodique sans nécessairement sentir de malaise, un examen médical périodique, est-ce que ça veut dire que, finalement, la sécurité du transport de personnes, elle se calcule en vertu du nombre de personnes qu'on transporte? C'est-à-dire que le fait de pouvoir faire du transport rémunéré de personnes en taxi, par exemple, avec une minivan, transporter cinq ou six personnes, puis de ne pas être en parfaite santé, aux yeux du ministre, ce n'est pas si grave que si on transporte les gens en autobus, et là où il peut y avoir un autobus de 25 ou 30 personnes.

On calcule la sécurité des gens sur la base du nombre de personnes qui empruntent le transport dans le même véhicule. C'est comme ça qu'on doit comprendre l'esprit de cette loi ici puisque, dans les deux cas, on transporte les personnes et qu'on est rémunéré pour le faire. Le système scolaire... les chauffeurs, évidemment, sont rémunérés. Mais, le transport des gens en taxi ou en véhicule de promenade, à ce moment-là, la sécurité deviendrait moins importante. Vous allez au moins reconnaître, j'espère, que, si un examen médical est requis de façon périodique pour les chauffeurs d'autobus, et qu'on ne requiert absolument rien pour les chauffeurs de taxi et autres services, c'est donc que la sécurité de ceux qui empruntent un autobus est plus importante que la sécurité de ceux qui empruntent un véhicule de promenade avec une petite... avec un lanternon ou avec une plaque indiquée au nom d'une compagnie de San Francisco.

Je trouve ça regrettable que ce soit sur cette base-là qu'on opère, et c'est un peu... En fait, ça me fait un petit peu penser au débat qu'on a eu la semaine dernière sur la question du transport adapté, où ce n'est pas la formation des chauffeurs qui importe, c'est le véhicule qu'on conduit. Dans ce cas-là, on conduit un véhicule plus large, plus grand, qui peut transporter plus de personnes, minibus, autobus, examen médical obligatoire. Pour ce qui est du transport rémunéré de personnes par véhicule de promenade, par minivan, c'est complètement aléatoire. C'est absolument regrettable, Mme la Présidente. C'est ce que j'avais à dire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a d'autres interventions sur l'amendement présenté par le député de La Pinière? M. le député de...

M. Polo : Laval-des-Rapides.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...Laval-des-Rapides.

M. Polo : Merci. Merci, Mme la Présidente. En effet, j'aimerais continuer sur le même sujet, parce que, comme mes collègues de Mercier et des Îles-de-la-Madeleine l'ont mentionné puis mon collègue de La Pinière l'a mentionné, ici, sur la page Internet de la SAAQ, on retrouve une information sur les critères qui sont déterminés pour l'obtention d'un permis de conduire de classe 2 pour être capable de conduire un autobus de plus de 24 passagers. Et effectivement il est clairement stipulé qu'un examen de santé... enfin, un formulaire de rapport d'examen médical peut être téléchargé, et donc doit être remis à la personne concernée à la SAAQ pour démontrer que la personne qui demande ou qui fait la demande d'obtention d'un permis de classe 2 doit être capable de fournir... faire la démonstration que son état de santé le permet, lui permet de bien exercer cette profession-là, donc, de conduire un autobus de 24 passagers et plus.

Et, ici, nous sommes à l'étude du projet de loi où les personnes vont faire du transport rémunéré quotidiennement. Puis je n'ai pas été présent ici pour l'ensemble des audiences, mais, clairement, on constate que ces personnes-là travaillent des huit heures, des 10 heures, des 12 heures par jour, des cinq jours, six jours, sept jours par semaine. Et, à force d'effectuer ce travail-là, bien sûr, l'état de santé est nécessaire... C'est important, là, même que ce soit seulement un passager, que ce soient deux passagers, trois passagers, d'être capable de savoir que, quand on s'embarque dans une voiture, la personne qui conduit cette voiture-là a la santé nécessaire pour être capable de bien accomplir son travail.

• (14 h 50) •

Alors, la question que je repose au ministre, de la même façon que mes collègues l'ont effectué, c'est pourquoi ne pas stipuler... Le ministre, il a répété abondamment qu'il faut faire confiance aux professionnels de cette industrie-là, qu'il faut faire confiance au système, qu'il faut avoir confiance, qu'il faut faire preuve de bonne foi. Mais ici la santé des

gens est primordiale, et, quand ces personnes-là embarquent dans la voiture, ils ne veulent pas seulement faire confiance à la personne qui est derrière le volant. Ils veulent être certains que cette personne-là a réussi à démontrer que sa santé lui permet de bien faire son travail.

Alors, j'interpelle de nouveau le ministre. Pourquoi refuse-t-il de stipuler qu'un examen de santé est nécessaire, alors que, dans le cas d'autres classes de permis de conduire, le formulaire existe déjà? M. le ministre, ce n'est même pas une question, si on peut dire, de bureaucratie, ou de paperasserie, ou quoi que ce soit, changer juste le titre du rapport d'examen médical pour l'associer à la classe en question et pouvoir justement ajouter ce prérequis qui est primordial, M. le ministre.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres interventions? Ah! excusez, je pensais que vous aviez terminé.

M. Polo : Je pose la question : Pourquoi il s'objecte?

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, vous avez un commentaire?

M. Bonnardel : ...Mme la Présidente.

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

M. Polo : Je n'ai pas d'autre intervention. Bon, Mme la Présidente, je demande qu'on puisse prendre un temps pour bien faire la rédaction du sous-amendement, si c'est possible, Mme la Présidente.

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

(Suspension de la séance à 14 h 52)

(Reprise à 14 h 58)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, à l'ordre, s'il vous plaît! Nous allons reprendre nos travaux. Nous en étions à un sous-amendement proposé par le député de Laval-des-Rapides. M. le député, j'aimerais que vous lisiez votre sous-amendement et que vous donniez vos explications, vos commentaires, s'il vous plaît.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Ah! c'est M. le député de La Pinière qui va lire... Non, M. le député...

M. Barrette : Non, c'est le...

M. Polo : Laval-des-Rapides.

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

M. Polo : Alors, tel que mes collègues ont reçu une copie, là, du sous-amendement proposé, l'amendement proposé à l'article 9 est modifié par :

1° l'ajout, suite aux mots «avoir subi un» le mot «premier»;

2° l'ajout, suite aux mots «examen médical», des mots «à l'âge de quarante-cinq ans»; et

3° l'ajout, à la suite des mots «des conducteurs», des mots «afin d'acquérir ou de maintenir le droit d'effectuer du transport rémunéré de personnes».

La Présidente (Mme St-Pierre) : Commentaires?

M. Polo : Bien, en fait, c'est dans la continuité des échanges qu'on a eus juste avant le dépôt de ce sous-amendement-là, Mme la Présidente, c'est afin d'inviter le ministre à considérer nos arguments et qu'il puisse préciser d'ajouter l'obligation de faire un examen médical... pas seulement attendre à l'âge de 45 ans, parce qu'il y a quand même un grand nombre de conducteurs qui font ce travail-là qui n'ont pas l'âge de 45 ans, et c'est important de rendre obligatoire ou, en fait, de préciser l'application de cet examen médical là.

Je ne sais pas si mes collègues ont d'autres interventions à faire dans ce sens afin d'interpeller le ministre.

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

• (15 heures) •

M. Barrette : ...Mme la Présidente, et vous allez constater, avec le propos que je vais tenir, qu'il est en ligne droite et en cohérence avec ce que mes deux collègues de l'opposition ont dit, mon collègue de Laval... de Laval-des-Rapides, pardon, et même le ministre, mais avec une saveur particulière, puis ce sera une saveur médicale. Et je m'explique.

Dans les interventions qu'on a entendues, dans la dernière demi-heure, le ministre n'a pas le choix de concéder le fait qu'il existe, dans notre Code de la sécurité routière, des circonstances où, avant d'oeuvrer, il y a un examen médical qui est obligatoire. Alors, il l'a pour l'autobus, hein, 24 personnes. Autobus scolaire, je pense aussi, là, je n'ai pas vérifié. Il l'a pour les personnes plus âgées. Dans notre régime, à 75 ans, on doit passer un examen médical. Alors, le fait de passer un examen médical, là, pour pouvoir soit transporter d'autres personnes, soit se transporter soi-même, ce n'est pas une hérésie. Ça existe. Ça existe.

Alors là, la question devient essentiellement une question de seuil à partir duquel... où il y a un intérêt à avoir ça. Si, le seuil, c'est le nombre de personnes qui est transporté ou l'âge des personnes transportées, c'est un paramètre, on peut le débattre, on peut être d'accord, ne pas être d'accord, mais ça existe. Dans le passé, on a choisi comme société, pendant 40 ans, d'avoir cette règle-là, ce seuil-là à l'entrée. Le ministre, dans son discours, nous dit : Regardez, c'est tellement... Puis ce n'est pas les mots qu'il a prononcés, Mme la Présidente, je ne le cite pas... mais je le cite, par contre, dans la signification : On a un permis, un examen d'entrée, puis après ça, M. et Mme la députée, c'est à 45 ans.

Bon, le législateur dans le passé, quand il a mis un examen d'entrée, c'est pour les raisons qu'on a tous, de ce côté-ci de la Chambre, évoquées. Et ça, c'est de la prévention pure. Et la raison pour laquelle le législateur, dans le passé, a mis 45 ans et a mis, à un moment donné, 75 ans pour les conducteurs individuels, c'est parce que la médecine nous indique, et ça, c'est bien connu, là, nous indique qu'il y a des moments dans la vie qui sont des moments charnières, de seuils, où on sait que les chances d'avoir tel ou tel problème qui peuvent nous amener à être à risque, au volant d'une automobile, bien, on sait que c'est là que ça arrive.

Le 75 ans, là, aujourd'hui, il y a bien des gens, et on en connaît tous ou on en rencontre tous, dans l'espace public, qui nous disent : Docteur... Moi, on vient me voir et on dit : Dr Barrette, écoutez, je suis en pleine forme. Puis savez-vous quoi, Mme la Présidente? En général, la personne qui vient nous voir pour nous dire ça est en pleine forme. Mais on sait que, statistiquement, le nombre de personnes de 75 ans et plus qui sont en pleine forme, comme la personne qui vient nous voir pour nous dire qu'elle est en pleine forme puis qu'elle n'a pas besoin d'examen... On sait que c'est la personne en pleine forme qui est mise en plus petit nombre et non l'inverse.

Le 45 ans, là, moi, je vais vous dire d'où il vient, essentiellement. Puis je n'étais pas là, moi, il y a 40 ans, quand ils ont fait ça, mais je peux vous dire une chose, par exemple. En médecine, malheureusement, puis je le dis avec insistance et avec la déception qui est dans le propos, à partir de 40 ans, là, biologiquement, tout peut nous arriver, malheureusement. C'est très important de faire de la prévention, c'est très important de faire attention à sa santé, mais malheureusement, même si on le fait, on n'arrive pas à éviter tous les problèmes de santé. À 40 ans et plus, en montant, on rentre dans les statistiques. C'est malheureux.

Puis évidemment les statistiques sont plus basses, on s'entend là-dessus, là, l'occurrence de telle ou telle maladie diminue si on a fait attention. Mais, quand bien même, et ça, c'est la tristesse de la vie, et c'est une tristesse aussi de la médecine, nombre de gens qu'on voit qui ont vraiment fait attention toute leur vie à leur santé, qui ont malheureusement... sont affligés de tel ou tel problème à tel âge. Qu'on pense, par exemple, aux maladies dégénératives, que tout le monde connaît, et le spectre des diagnostics, il est immense. Sachant ça, si la fréquence de telle ou telle maladie n'est pas aussi élevée qu'à un âge plus avancé, lorsqu'on a 20 ans, ce qui est vrai, je pense que l'argument de la prévention, il est encore là. Le ministre n'aime pas ça, cet argument-là. Correct, il n'aime pas ça. Il n'en reste pas moins qu'il ne peut pas nier le fait qu'à partir d'un certain âge le risque, il est là. Il ne peut pas nier ça.

Alors, il est dans un régime, il a la responsabilité du Code de la sécurité routière. C'est son ministère. Et là, sur ce plan-là, il met des seuils pour certaines activités. Alors, sur le principe du seuil, pourquoi il n'y aurait pas ça pour les transports d'une, deux, trois, quatre, cinq, six, sept personnes? Pourquoi il n'y aurait pas ça? Alors, il n'y a rien, là.

Là, j'ai fait exprès, Mme la Présidente, j'ai joint mon expérience de praticien à l'argument administratif du ministre. Alors, il n'en veut pas parce qu'il prend l'argument : Bien, regardez, là, on en a un à 20 ans puis après ça on en a un à 40. Très bien. Le 45 ans, il a sa raison, là. C'est ça, la raison. Alors, c'est quoi, là, qu'il va... quel argumentaire va utiliser le ministre pour nous dire... Même un premier examen à 45 ans, que je ne pense pas être la bonne position, mais admettons que c'est le strict minimum, pourquoi ça, ça ne serait pas bon?

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

M. Bonnardel : Ah! Mme la Présidente, encore un autre sous-amendement d'un amendement qui essaie de définir pourquoi... le pourquoi de cet examen médical qui venait avec le 4C.

Mme la Présidente, j'ai exposé les différents paragraphes. Je ne vais pas les relire parce que ça fait au moins trois fois chaque.

À l'entrée, un futur chauffeur sera obligé — je dis bien obligé — de déclarer une situation médicale particulière. Obligé. C'est-u assez clair? Obligé. C'est indiqué dans les règles. S'il a une condition médicale particulière, ce sera indiqué sur le permis de conduire. Pour renouveler votre permis de conduire, comme d'habitude, à chaque année, vous devez obligatoirement indiquer si vous avez un changement de condition médicale. Encore plus, nécessairement, si votre condition a changé, vous allez aller voir un médecin et que ce médecin vous a indiqué que vous ne pouviez plus conduire pour un laps de temps x.

Donc, les conditions sont là. Les chauffeurs, futurs chauffeurs, je pense qu'il faut leur faire confiance. Ils sont bien capables d'évaluer si, oui ou non, ils sont aptes, aptes à conduire et de déclarer de façon obligatoire, obligatoire, s'il y a un changement médical de leur condition. Ça, c'est indiqué noir sur blanc dans les deux règlements que je vous ai déjà mentionnés et déjà lus. Voilà.

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

M. Barrette : Mais, Mme la Présidente, ma question est simple : Comment obliger une personne à déclarer une chose qu'il ne connaît pas? Question simple.

M. Bonnardel : Excusez, Mme la Présidente?

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

M. Barrette : ...ça ne prendra pas beaucoup de mon temps. M. le ministre, Mme la Présidente, comment obliger une personne à déclarer une chose qu'elle ne connaît pas?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, si la condition médicale d'un futur chauffeur changeait, cette personne est obligée de déclarer une situation médicale qui, pour elle, pourrait avoir changé, d'aller, nécessairement, aller rencontrer un docteur, d'évaluer la situation avec son docteur, par la suite, et d'aviser la SAAQ.

M. Barrette : Mme la Présidente, ça ne répond pas à la question. Le ministre dit : Il est obligé de déclarer quelque chose si sa condition change. S'il y avait quelque chose au point zéro, le point d'origine, comment le chauffeur peut-il déclarer quelque chose qu'il ne connaît pas?

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

M. Barrette : Sauf tout le respect que je dois au ministre, il n'a pas répondu, Mme la Présidente. Comment peut-on obliger une personne à déclarer une chose qu'elle ne connaît pas?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, chaque condition médicale d'une personne change, évolue. Je fais confiance aux gens, aux futurs chauffeurs, qui seront aptes eux-mêmes, qui se connaissent bien, à évaluer si, oui ou non, ils sont aptes à conduire un véhicule et de déclarer de façon obligatoire s'ils ont une condition médicale, qui sera indiquée sur leur permis de conduire, et qu'ils devront, à chaque renouvellement, indiquer s'il y a changement ou non.

• (15 h 10) •

M. Barrette : Mme la Présidente, est-ce que le ministre est capable de détecter chez lui-même, au moment où on se parle, s'il est porteur de maladie? Moi, je fais confiance au ministre, là. Question simple.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière, je pense que vous allez un petit peu loin, là, alors restez sur le...

M. Barrette : Non, je suis désolé, Mme la Présidente, je ne vais pas loin.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous ne pouvez pas aller dans... C'est des affaires personnelles du ministre, là.

M. Barrette : Non. Je n'ai pas demandé de divulguer la condition qu'il connaît ou ne connaît pas. Je lui demande si, lui, dans son for intérieur, il est convaincu qu'il a la capacité, maintenant, de détecter une maladie qu'il n'a ou qu'il n'a pas, là. Je ne lui demande pas de me dire la maladie qu'il va détecter dans les 30 prochaines secondes. Il a parlé d'aptitude. C'est son mot : Je fais confiance aux chauffeurs, ils sont aptes. Je pose la question au ministre : Est-ce que le ministre, actuellement, est capable de me dire s'il est porteur ou non d'une maladie?

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député, je pense que votre question n'est pas...

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je vais répondre. Laissez-moi répondre. C'est un ancien ministre de la Santé, ça. Quand il était ministre de la Santé, je pouvais, moi, comme... ayant un médecin de famille, aller voir un médecin de famille toutes les années. Vous avez maintenant changé ça. J'avais cette possibilité. Maintenant, je suis en bonne condition physique, je ne peux même pas aller voir mon médecin de famille en lui demandant : Est-ce que je peux obtenir un examen médical?, comme auparavant. Vous m'excuserez, l'ancien ministre de la Santé a tout changé, vous ne pouvez plus avoir d'examen médical à moins d'avoir une bonne raison, alors, non, je n'ai pas de raison, bien désolé, M. Bonnardel, vous devez être malade pour venir nous voir.

M. Barrette : C'est un peu ridicule, Mme la Présidente, vous me permettez le mot, là. Mais je vais reprendre son argument. Il devrait aller voir son médecin et lui dire qu'il n'est pas en accès adapté. Et, s'il appliquait les règles, qui ne sont actuellement pas en vigueur, il pourrait voir son médecin dès que c'est nécessaire. La responsabilité est au gouvernement actuel. Au moment où on se parle, si la première ligne n'est pas réglée, c'est parce que son gouvernement n'applique pas les règles que nous avons mises en place.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Nous allons rester sur...

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Un instant! Un instant!

Des voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Un instant! Je vous prierais de rester sur... M. le ministre aussi. Alors, on reste sur le sous-amendement, s'il vous plaît.

M. Barrette : Je suis d'accord avec vous, mais...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il vous a répondu, là.

M. Barrette : Bien sûr. Ça nous a fait plaisir à l'un et à l'autre.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Maintenant, on revient à nos travaux.

M. Barrette : Maintenant, je n'ai toujours pas eu de réponse. Je ne demande pas de diagnostic, Mme la Présidente. Je vais la répéter encore : Est-ce que le ministre... Le ministre a dit, là : Je fais confiance aux chauffeurs, ils sont aptes à constater ça, et, s'ils constatent ça, ils ont l'obligation de divulguer. C'est tout un «statement», là. Ça veut dire qu'il dit à tout le monde du Québec, au moment où on se parle : Mmes et MM., citoyennes et citoyens du Québec, là... D'ailleurs, je vais reprendre... je vais paraphraser le ministre : N'allez pas voir le médecin, coudon, vous êtes capables de savoir tout seul — comme lui — vous êtes capables, vous êtes aptes, je viens de le dire dans le micro, je leur fais confiance, ils sont aptes, ils peuvent savoir s'ils ont un problème de santé et ils doivent le divulguer. Alors, je ne suis pas sûr que vais avoir de réponse, mais je pense faire la démonstration, là, qu'à un moment donné ça ne tient pas la route.

Alors, je reviens à mon argumentaire initial. Le Code de la sécurité routière a déterminé un seuil pour l'examen obligatoire à 75 ans. Le Code de la sécurité routière détermine un seuil circonstanciel pour des autobus, et ainsi de suite. Pourquoi il n'y a pas de seuil? Je l'ai mis, là. En toute collégialité, j'ai pris l'argument du ministre, l'argument du ministre, hein, qui fait du vélo, beaucoup, beaucoup, là, pour se maintenir en forme, pour ne pas voir le médecin. Je suis content pour lui. Mais il n'en reste pas moins que peut-être qu'à un moment donné il va falloir qu'il s'écoute, puis qu'il aille le voir, puis qu'il va peut-être avoir une mauvaise surprise, ce que je ne lui souhaite pas.

Maintenant, le 45 ans, c'est parce que c'est basé sur l'expérience médicale. C'est là qu'apparaissent les problèmes que la majorité des gens ne voient pas. Moi, j'ai une pensée assez, disons... je cherche le mot, mais je ne le trouve pas, là, mais pour tous les médecins qui se disent : On a un ministre qui nous dit qu'il ne sait pas que la majorité des gens qui viennent nous voir, à qui on trouve quelque chose, ils ne le savaient pas. C'est quelque chose, là. Au Québec, là, les gens sont aptes pour le savoir. Alors, Mme la Présidente, s'il y a des seuils dans certains secteurs d'activité, pourquoi il n'y en aurait pas dans le secteur du transport rémunéré de personnes? Pourquoi? Y a-tu une seule raison autre que de la déréglementation?

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

M. Bonnardel : Moi, Mme la Présidente, j'ai comme le goût de répéter ce que je viens de vous dire. Depuis quelques heures, on est sur le même sujet. Les règlements sont bien définis, les règles sont bien définies dans les différents règlements sur la santé des conducteurs, et autres. Un chauffeur doit obligatoirement déclarer s'il a une condition médicale. Il devra le déclarer lors de l'obtention de son permis de classe 5, il devra aussi le déclarer lors du renouvellement de son permis à chaque année. Les conditions médicales qu'il pourrait avoir seront indiquées sur son permis.

Avant, avant que le ministre de la Santé arrive, chaque Québécois qui avait un médecin de famille pouvait obtenir un examen médical à chaque année...

M. Barrette : ...repart encore.

M. Bonnardel : Quand le ministre de la Santé est arrivé, Mme la Présidente, le député de La Pinière, qui m'écoute présentement...

M. Barrette : ...

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

M. Barrette : ...qu'on soit sur le sujet, puis il repart encore sur... Franchement!

M. Bonnardel : Je suis sur quel article?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, c'est parce que vous... M. le ministre.

M. Bonnardel : ...je veux bien. Sauf que les Québécois qui nous écoutent, Mme la Présidente, doivent bien comprendre les règles du jeu, aujourd'hui, pour les médecins et les patients. Parce que je suis un patient, et les chauffeurs de taxi qui nous écoutent, ce sont des patients aussi, qui avaient des médecins de famille, qui avaient la possibilité d'aller voir un médecin de famille à chaque année et qui ne peuvent plus, maintenant, s'ils ne sont pas malades. C'est ça, maintenant, les conditions que l'ancien ministre de la Santé a appliquées.

M. Barrette : Regardez, Mme la Présidente, je ne répondrai pas à ça, parce que, là, on... Je ne pense pas que le ministre des Transports soit ministre de la Santé, là. Je pense que sa collègue en a assez sur les bras, dont régler ce problème-là en appliquant nos règles. Mais on ne fera pas ce débat-là, c'est inutile. Par contre, je vais poser une question encore plus pointue, mais tout aussi simple, Mme la Présidente.

Vous savez, aujourd'hui, on souhaite que les gens qui ont passé l'âge de la retraite puissent rester sur le marché du travail longtemps. Est-ce que, le ministre, il va nous dire que ça serait déraisonnable de demander à une personne de 70 ans de passer un examen médical pour faire du transport rémunéré de personnes? Si 75, là, pour elle-même, il faut passer un examen, puis le ministre ne veut pas à 45, là, il est où, son seuil? Est-ce qu'à 70 ans elle va pouvoir?

Moi, je me vois, à 70 ans, là : side-line, arrondir les fins de mois si j'en ai besoin. Je le vois, là. Il y en a qui le voient. Alors, qu'est-ce qu'il fait, le ministre, si quelqu'un se présente au bâton, là, et qu'il dit : Bien oui, moi, là, je vais faire ça à temps partiel, je vais faire ça une fois de temps en temps, je vais aller chez Uber, 70 ans, c'est relax, je vais aller faire trois heures par jour puis ça va être le fun? Est-ce que le ministre va dire : Là aussi, c'est déraisonnable? Question simple. Réponse?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, une personne de 70 ans qui désirerait, demain matin, devenir chauffeur de taxi ou faire du transport rémunéré de personnes à temps partiel devra obligatoirement déclarer une condition médicale, s'il y a lieu. On va lui faire lire les règles, donc, de la santé du conducteur, et autres, et il devra, sur son permis de conduire, avoir une condition qui lui permettrait de conduire peut-être juste le jour, pas du tout la nuit, peu importe l'état de santé qu'il a. Alors, à 70 ans, si cette personne décidait de le faire, il devra obligatoirement, lorsqu'il va aller chercher ou recevoir son accréditation, définir si, oui ou non, il a une condition médicale spécifique.

M. Barrette : Alors, je comprends que, dans l'esprit du ministre, même à 70 ans, peut-être surtout à 70 ans, on est apte de faire son autodiagnostic. Ça revient toujours à la même chose, Mme la Présidente : Une personne est-elle obligée de déclarer ce qu'elle ne connaît pas d'elle-même? Dans l'esprit du ministre, apparemment, c'est... En fait, je ne sais pas. C'est oui ou c'est non? J'imagine que c'est oui parce que, si on est obligé de déclarer un changement, ça veut dire qu'implicitement on a déclaré, en ne le déclarant pas, qu'il n'y avait rien. C'est quelque chose.

Alors, pour le ministre, n'importe qui, même à 74 ans et 11 mois, là, on est capable de s'autodiagnostiquer. Puis, quand je dis «autodiagnostiquer», ça veut dire, à la case départ, de s'autodétecter un problème. Puis après, on fait le diagnostic. Puis qu'est-ce qu'on va faire chez le médecin? Bien, le ministre l'a dit : il n'est pas capable de voir son médecin, on va remplir les papiers, puis tout va être parfait.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, à 70 ans, il y a de très, très bonnes chances, peut-être pas — un état de santé exceptionnel — mais il y a de très bonnes chances que cette personne voie son médecin au moins une fois par année, pour prise de médication depuis un certain temps. Il y a des très bonnes chances — ça se peut qu'il n'y en ait pas du tout — qu'une personne soit en très, très bonne forme. Tant mieux. Mais, sinon, la personne aura déjà une condition médicale qui sera établie depuis des années, déjà, par un médecin qu'elle aura suivi ou qu'il aura suivi suite à une situation médicale x, y, z.

• (15 h 20) •

M. Barrette : Alors donc, si je comprends le propos du ministre, c'est une question de chance. C'est une question de chance. Là, on ne sait pas trop pourquoi, la personne, elle aurait eu la chance de s'être autodiagnostiquée, précédemment, une maladie qu'elle aura montrée à son médecin.

Parce que la case départ est toujours l'autodétection et l'autodiagnostic. Ça revient toujours à ça. Tout, tout, tout, dans ce projet de loi là, est pour déréglementer, même quand on arrive dans des situations absurdes. Parce que je pense que c'est absurde, le cas de figure que j'ai donné, mais il est possible. Alors, tout est dans la déréglementation. Les personnes, maintenant, sont aptes à s'autodétecter, divulguer la chose qu'ils ont détectée, avant même d'aller voir le médecin, tant qu'à faire. C'est ça, la réalité. Alors, si ce n'est pas un exercice de déréglementation, Mme la Présidente, c'est quoi?

C'est incroyable, là, ce que le ministre dit : Je fais confiance aux chauffeurs. Puis savez-vous quoi, Mme la Présidente? Moi, je pense que je leur fais confiance aussi. Mais on fait des règles pour faire des règles, hein, on ne fait pas des règles par hasard. On fait des règles parce qu'au-delà de la confiance il y a un risque, puis des fois, bien, pour diminuer les risques, on doit faire ça.

Alors, aujourd'hui, là, Mme la Présidente, ce n'est pas compliqué, dans l'esprit du ministre, si une personne, puis j'en connais... ne sont jamais allées voir le médecin à 70 ans puis qu'elles se sentent bien, bien... Elles se sont autodétectées, rien. Et ils n'auront pas d'examen médical, puis ils vont faire du transport rémunéré de personnes, jusqu'à combien, huit, neuf personnes, parce que ce permis-là permet d'avoir certains véhicules. Je pense que la limite... Mme la Présidente, la limite, c'est combien pour... M. le président peut-il nous rappeler le nombre maximal de personnes qu'une personne avec ce permis-là peut transporter?

Une voix : ...

M. Barrette : Moins de neuf. Alors, Mme la Présidente, ce n'est pas compliqué, une personne qui se sent bien, qui est apte, c'est écrit, c'est le ministre qui l'a dit lui-même, on lui fait confiance, elle est apte. Puis, si elle pense qu'elle n'a rien, bien, il n'y a pas de problème parce qu'on lui fait confiance, puis elle est apte. Et il peut y avoir huit personnes dans son véhicule, prendre le champ, et ça sera de sa faute.

Puis, si jamais on trouve que la personne a un problème de santé qu'elle n'a pas divulgué, parce qu'on sait qu'elle est apte puis elle est capable de le détecter, donc, ipso facto, elle est responsable, ça va être de sa faute. Elle aurait dû le

détecter. On l'a vu, nous autres, après l'examen, après, là. Puis, si elle est hospitalisée, là, puis on a tout vu ça parce qu'un médecin, je pense, a des... ou le système de santé, là, par le personnel professionnel qui est là-dedans, a des capacités, je pense, encore aujourd'hui, de détecter quelque chose que le commun des mortels ne peut pas, bien là, on dira : C'est de sa faute. C'est sûr, elle est apte puis elle aurait dû le divulguer. C'est simple de même. C'est tellement beau dans le pays des merveilles du transport rémunéré de personnes.

Alors, je reviens à ma question, Mme la Présidente : Est-ce qu'avec cette réflexion-là le ministre pense encore que, même à 45 ans, 50 s'il le veut, il ne devrait pas y avoir un premier examen pour maintenir sa qualification ou l'acquérir? Oui? Non?

M. Bonnardel : Je n'ai rien d'autre à ajouter, Mme la Présidente.

M. Barrette : Rien à ajouter. Alors, est-ce que le ministre peut nous expliquer pourquoi il y a des seuils dans les autobus?

M. Bonnardel : Je n'ai rien d'autre à ajouter, Mme la Présidente.

M. Barrette : Bien non, Mme la Présidente, je ne l'ai pas posée encore, cette question-là, je ne l'ai pas posée, il ne peut pas... Rien d'autre à ajouter à quelque chose, on ne peut pas ajouter...

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

M. Barrette : Oui, je comprends. Mais je vais répéter : Pourquoi, dans les autobus, il y a un examen médical? Juste une indication. Parce que, dans les réponses que le ministre m'a faites, Mme la Présidente, c'est non pour les taxis et similaires. Mais là je pose une question par la positive : Pourquoi oui pour les chauffeurs d'autobus?

Et l'indication... Je ne l'ai pas posée, la question, je ne le comprends pas. Il y a des seuils, dans le Code de la sécurité routière, oui, il en faut dans des circonstances, non dans d'autres. Le 75 ans, je pense que tout le monde le comprend, le commun des mortels le comprend. Mais les autobus à 10 personnes, il le faut. Pourquoi?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on a défini les règles à l'entrée, on a expliqué les règlements depuis au moins une dizaine d'heures, sur le même article, sinon plus. Je ne pense pas que j'ai à exposer d'autres points outre que ceux que j'ai déjà exposés depuis au moins une dizaine d'heures sur l'article 9.

M. Barrette : Ça, Mme la Présidente, il y a un terme, dans la vie parlementaire, ça s'appelle vider le sujet. Il n'est pas vidé encore. Et là je pose une question simple, et on ne me répond pas. Tout le monde qui nous suit, là, ils comprennent, là, que, là, on a frappé quelque chose, on a touché, on a mis le doigt sur quelque chose. Pourquoi oui dans certaines circonstances et non dans d'autres? Alors, 75 ans, tout le monde comprend ça, ça indispose des gens, 75 ans, on les comprend. Pourquoi l'autobus? On veut juste un argument pour. Pourquoi il y a des pour? Là, à date, ce qu'on a, c'est des contre, sans explication du ministre, autre que : on veut déréglementer puis on veut simplifier l'entrée. On peut-u prendre un exemple pour? On comprend le pour de 70. Je ne comprends pas le pour d'autobus scolaire, mettons, 12 enfants, 24 enfants, à 45 ans. Je ne comprends pas. Il faudrait qu'on... j'aimerais qu'on m'explique ça.

M. Bonnardel : Je n'ai rien d'autre à expliquer, Mme la Présidente, sur le sujet.

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

M. Barrette : Mme la Présidente, est-ce que le ministre peut nous dire qu'est-ce qui va arriver avec ce qu'on appelle communément les taxis écoliers?

M. Bonnardel : Donnez-moi deux petites secondes, on va aller vérifier, Mme la...

M. Barrette : Avec plaisir.

(Suspension de la séance à 15 h 26)

(Reprise à 15 h 30)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre les travaux. M. le ministre.

M. Bonnardel : Oui, Mme la Présidente. Je suis allé vérifier ce que je connaissais pas mal, déjà, mais je voulais être certain de mon... Donc, des commissions scolaires vont signer des ententes avec des sociétés de taxis ou un chauffeur de taxi accrédité en bonne et due forme, avec son 4C, qui transporte les enfants d'une école X. Et vous avez, pour la même commission scolaire, une entente avec un chauffeur conventionnel, avec une classe 5, qui va conduire les mêmes enfants de la même école, mais avec deux situations de réglementation complètement différentes.

M. Barrette : Alors là, Mme la Présidente, il va falloir que le ministre éclaire nos lanternes, là. Donc, le 4C, maintenant, reste. Il disparaît juste pour une catégorie de transport.

M. Bonnardel : C'est ce qui est le cas... C'est ce qui est la catégorie, présentement, qui existe. Elle n'existera plus le lendemain de l'adoption de la loi. Ce sera un permis simple de classe 5.

M. Barrette : Donc, on va avoir des gens qui vont transporter des élèves sans examens médicaux aussi.

M. Bonnardel : Tout comme ça se fait présentement.

M. Barrette : Oui, et les gens, au moment où on se parle, ont eu un examen médical, et, par expérience, ceux qui font du taxi écolier, ces chauffeurs-là sont souvent un peu plus âgés pour toutes sortes de bonnes raisons, genre, ils ont de l'expérience avec les enfants et ainsi de suite. Donc, c'est clair, il n'y a pas de problème de ce côté-là, le ministre, là, pour lui, là, il n'y voit aucun problème.

M. Bonnardel : Il n'y a pas plus de problèmes pour un conducteur ou l'exemple d'un monsieur de 70 ans, comme vous l'avez mentionné tantôt, qui désirerait faire du taxi de façon occasionnelle. Il aura l'obligation de passer un... pas l'obligation de passer un examen, qui aura l'obligation de déclarer s'il a une condition médicale spécifique. Comme je le mentionnais déjà, à 70 ans, il a de très, très grandes chances qu'il ait déjà un médecin de famille qui doit le rencontrer à toutes les années ou presque s'il y a une situation médicale ou une médication x.

M. Barrette : Mme la Présidente, je pense que ça ne répond pas à la question. J'ai bien expliqué au ministre que son cas de figure ne tenait pas la route, mais passons. Alors, est-ce que le ministre peut m'expliquer pourquoi un autobus scolaire et un taxi écolier, l'un a un examen médical et l'autre n'en a pas?

M. Bonnardel : ...Mme la Présidente, c'est un secteur qui est déréglementé avec les commissions scolaires. Il peut y avoir donc des conducteurs de classe C, présentement, qui conduisent des enfants, comme il peut y avoir des ententes avec des conducteurs qui possèdent le permis de classe 5, qui peuvent faire... qui peuvent transporter les mêmes enfants d'une même école. Alors, vous comprendrez qu'on va ramener ça à une classe unique, qui sera la classe 5, avec toutes les obligations que cette personne, homme ou femme, devra déclarer en termes de condition médicale par la suite.

M. Barrette : Est-ce à dire, Mme la Présidente, que, maintenant, pour les autobus, toutes catégories, il n'y aura plus d'examen médical?

M. Bonnardel : On parle de transport rémunéré par automobile, Mme la Présidente.

M. Barrette : Donc, il y aura encore effectivement des gens qui ont un examen médical. Puis c'est quoi, le seuil? Il y a donc un seuil. C'est quoi, la différence entre les deux?

M. Bonnardel : Je pense que j'ai bien expliqué ce qu'était un véhicule de neuf personnes et moins, la modification du 4C à la classe 5. C'est la troisième fois que je le répète. Il y a deux façons de faire présentement avec les commissions scolaires. Il y a des ententes avec des taxis qui sont détenteurs d'un permis de classe 4C et d'autres avec un permis de classe 5. Nous allons donc uniformiser tout ça. Tous les conducteurs, par la suite, auront besoin d'un permis de classe 5, avec une expérience minimale d'un an, avec une formation obligatoire et l'inspection d'un véhicule obligatoire.

M. Barrette : Donc, on peut prendre des risques quand ils ne sont pas nombreux, dans une situation où la fréquence est petite, mais on ne prendra pas de risque quand ils sont plus nombreux. Ça, ça s'appelle de l'arbitraire. C'est ça qui est la base de toute déréglementation tarifaire. Moi, je pense que les gens qui nous écoutent ne sont pas confortables avec ça, surtout pour les enfants, puis c'est ce que le ministre fait, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est terminé avec vous, M. le député. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le sous-amendement?

Mme Ghazal : Oui.

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

Mme Ghazal : Écoutez, plus on pose de questions, plus je trouve ça vraiment très inquiétant, surtout maintenant qu'on est en train de parler des taxis scolaires versus autobus scolaires. Pour moi, c'est la même chose même si le nombre d'enfants est différent, et je trouve ça inquiétant pour... Un, on impose un examen médical, parce que ça vient avec une classe de permis, puis, pour l'autre, pas besoin. Je ne comprends pas. Je suis certaine que le ministre lui-même... En fait, quand il répond, je ne sais pas s'il est convaincu lui-même de ce qu'il répond, parce que c'est extrêmement clair que c'est inquiétant.

Puis, en plus de ça, actuellement, les chauffeurs de taxi, c'était quoi, ça coûtait 11 \$, ce n'était pas quelque chose de famaneux, ce n'était pas quelque chose de lourd. Et je trouve ça épeurant et vraiment inquiétant que le gouvernement se déresponsabilise à ce point de la protection du public. Moi, c'est ce que je vois dans les réponses du ministre. Je comprends qu'il veut déréglementer, mais déréglementer à ce point, en mettant en danger la sécurité du public...

M. Bonnardel : Un petit instant, là.

M. Lévesque (Chapleau) : On prête des intentions au ministre, Mme la Présidente.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, si vous permettez...

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...d'user de prudence sur la question...

M. Bonnardel : Vous savez, là, il y a des ententes avec les commissions scolaires. Il peut y avoir, dans ces ententes, la moitié de ces enfants qui sont transportés par des conducteurs de classe 5. Est-ce qu'ils sont en danger, selon vous?

Mme Ghazal : Dans des véhicules de combien de personnes?

M. Bonnardel : Non, non, attendez, laissez-moi terminer. Il y en a au moins... Je ne sais pas les chiffres exacts, mais il y en a peut-être la moitié, de ces enfants qui sont transportés par des conducteurs de classe 5. La Loi concernant les services de transport par taxi, on dit, au paragraphe 3° de l'article 2 : «services de transport par taxi», tout service de transport rémunéré de personnes par automobile, à l'exception des suivants.» Le transport scolaire prévu dans la Loi sur l'instruction publique est sorti de cette loi.

Alors, je vous dis bien respectueusement, présentement, c'est le cas, il y a des M., Mme Tout-le-monde en bonne santé qui transportent des enfants au Québec. Ça existe et ça va continuer d'exister, parce qu'on va obliger ces futurs conducteurs à passer au travers de règles précises à l'entrée aussi. On prend l'exemple du conducteur de 70 ans qui veut faire ça à temps partiel, qui aime les enfants, bien, il devra obligatoirement déclarer sa condition médicale si c'est le cas. Il devra obligatoirement, lors du renouvellement de son permis, déclarer si sa condition médicale a changé. Il devra obligatoirement suivre une formation, incluant le transport adapté, inspecter son véhicule. Ne dites pas que les enfants sont en danger demain matin, Mme la députée, s'il vous plaît.

Mme Ghazal : En ce moment, je ne parlais pas juste des enfants, je parlais... le public, la protection du public de façon générale. Et vous, vous l'avez dit, il n'y a pas de risque zéro. Moi, ce que je dis, c'est que, non, il n'y en a pas. Peut-être, dans la loi actuelle, il y en a, mais, avec le projet de loi, s'il est adopté tel quel, le risque va augmenter. C'est une question de probabilité. Quelqu'un pourrait ne pas déclarer sa condition médicale, oui, il contrevient à la loi, puis aucun accident ne va arriver, mais le risque est quand même présent.

Donc, ce n'était pas quelque chose d'extrêmement famaneux et lourd pour les chauffeurs, les professionnels de l'industrie du taxi. Maintenant qu'on veut ouvrir à tout le monde, vous voulez déréglementer sur beaucoup de points, pourquoi aussi sur celui-là? Pourquoi aussi, sur celui-là, de mettre... C'est la question de prévention. Moi, j'ai travaillé en santé et sécurité au travail, et, quand on parle de prévention, ce n'est pas uniquement basé sur les employés ou les individus qu'on fait reposer ça, mais sur un système qui fait que, même s'il y a des individus qui sont négligents, eh bien, le système va faire en sorte qu'on va réduire le risque. C'est réduire le risque...

Tout à l'heure, j'avais posé la question pour les chiffres. Vous nous avez donné ceux pour le taxi. C'est 4,5 % d'accidents graves à cause d'une condition physique personnelle, et, dans la population générale, c'est 3,5 %. Malgré l'examen, c'est 4,5 %. Ça fait qu' imaginez quand on l'enlève, ça va... Selon votre logique, vous, vous dites : Bien, tout le monde ne l'a pas, donc ça va diminuer puisque, pour tout le monde, c'est moins. Ce n'est pas comme ça qu'il faut y penser. On enlève une mesure de sécurité pour le public. On parlait de, c'est un exemple, là, la question des enfants puis du transport scolaire. Mais, pour le public, de façon générale, on l'enlève et on dit que les gens vont être protégés, plus protégés. Au moins, convenez... Vous pouvez l'assumer puis continuer à dire : Je l'enlève parce que je veux ouvrir à tout le monde. Mais, au moins, assumez que vous augmentez le risque pour le public.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, j'ai eu une demande pour une pause repos, mais courte. Est-ce que, M. le ministre, vous voulez faire une réponse, puis on pourrait prendre la pause repos?

M. Bonnardel : Ah! je n'ai rien d'autre à ajouter, Mme la Présidente, ça va.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Alors, nous allons suspendre pour 10 minutes.

(Suspension de la séance à 15 h 39)

(Reprise à 15 h 55)

La Présidente (Mme Grondin) : Donc, nous reprenons les travaux. M. le député de Laval-des-Rapides, on était rendus au sous-amendement que vous avez déposé. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires?

M. Polo : Pas d'autre commentaire. Peut-être mes collègues ont d'autres...

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

Mme Ghazal : Non, je n'en ai pas.

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

M. Arseneau : Oui, bien, merci, Mme la Présidente. L'amendement qui est proposé, c'est un examen médical à l'âge de 45 ans. Est-ce qu'il correspond à ce qu'on demande à l'heure actuelle d'un chauffeur de taxi, pour obtenir la classe 4C, comme aussi pour les chauffeurs d'autobus, ou de minibus, ou de trains routiers? En fait, c'est non seulement à l'âge de 45 ans, mais également à 55, 60, 65 ans, selon ce que je comprends de la réglementation actuelle.

Alors, là où je vais appuyer mes collègues dans leur proposition, c'est qu'on ne voit pas les données qui permettent au ministre d'avancer que la sécurité ne sera pas davantage à risque, la sécurité des passagers, si on modifie cette règle-là. Je ne vois pas de données probantes ou d'informations, là, scientifiques qui nous permettraient de dire que ce qui avait été décidé par le législateur ou par règlement, là, auparavant était complètement frivole, était absurde, était inutile. Je ne vois pas d'argument suffisamment fort pour dire que... Là où on voulait protéger la sécurité des passagers dans le transport des personnes rémunéré, qu'on le change aujourd'hui... autrement que par une espèce de volonté d'éliminer les règles, donc d'arriver avec un accès beaucoup plus ouvert, beaucoup plus rapide à la profession ou, en fait, à l'exercice du transport de personnes, et pas nécessairement pour les bonnes raisons.

Lorsqu'on voit... Dans le préambule du projet de loi, je pense qu'il est écrit... Je vais trouver, là... La façon dont a rédigé le préambule, je ne le trouverai pas, mais on parle d'assurer... L'une des raisons pour lesquelles on adopte ce projet de loi, c'est pour assurer davantage de sécurité chez les passagers, chez les citoyens, et pourtant ce qu'on fait ici, c'est de réduire les exigences — merci — en matière de sécurité. Alors : «[Le projet de] loi a pour objet la surveillance et le contrôle du transport rémunéré de personnes par automobile en vue d'assurer la sécurité des passagers...» Mais je demande, avec ce qu'on s'appête à adopter, en quoi est-ce qu'on atteint l'objectif du projet de loi d'assurer la sécurité si on réduit les standards qui nous permettent d'assurer la sécurité.

Alors, c'est la raison pour laquelle je ne vois pas pourquoi on enregistre un recul. On n'a pas réussi à découvrir sur quoi reposait, scientifiquement ou sur la base d'observations empiriques, là, l'intention du ministre, si ce n'est que par la conviction que moins il y aura de règles, plus les choses vont se dérouler de façon adéquate et merveilleuse. Et ça, moi, je pense que d'accepter cette modification-là, parce qu'il s'agit d'une modification... On prend souvent pour acquis que, le projet de loi, il est immuable, puis on tente de faire des amendements, mais le projet de loi vient remplacer une loi qui existe, et la loi qui existe, moi, je ne pense pas qu'il y avait de grandes revendications à l'effet qu'on abolisse les règles concernant la sécurité des passagers, notamment quant à l'état de santé de ceux qui les conduisent.

• (16 heures) •

Alors, encore une fois, on parlait tout à l'heure... Mon collègue de La Pinière parlait d'arbitraire. Effectivement, en quoi est-ce qu'on trouve... Et je vais un peu me répéter là-dessus, pour un certain nombre de personnes, jusqu'à neuf personnes, c'est comme conduire une automobile de promenade avec sa famille, et, à partir de neuf ou 10 personnes, bien là on commence à avoir des règles beaucoup plus strictes, l'État va intervenir pour assurer la sécurité d'un plus grand nombre de personnes.

Moi, je pense que d'assimiler le transport rémunéré de personnes par automobile à la conduite d'un véhicule de promenade c'est faire fausse route. Je l'ai dit tout à l'heure et je vais le répéter, les conditions d'exercice du transport par automobile rémunéré ne sont pas les mêmes que de faire une petite promenade du dimanche. Lorsqu'on est rémunéré ou qu'on a un client ou plusieurs clients derrière, dont certains peuvent être plus difficiles que d'autres, plus exigeants, même malades, la pression que subit le chauffeur de taxi ou d'un autre service est supplémentaire. Et ça affecte, en bout de ligne, sa santé. Les conditions d'exercice ne sont pas les mêmes, surtout lorsque le marché devient encore plus compétitif, on va avoir une offre encore plus grande, d'où la pression sur chacun des chauffeurs d'aller chercher le maximum de revenus avec une concurrence exacerbée.

Alors, moi, je pense que c'est un facteur, en termes de prévention, de santé et sécurité au travail pour les chauffeurs comme pour ceux, évidemment, qui empruntent leurs services. C'est un facteur aggravant qui ne milite aucunement, au contraire, envers l'allègement des règles que dicte le gouvernement du Québec ou l'État concernant l'accession à un permis pour faire ce service.

Alors, je vais donc soutenir l'amendement proposé par mon collègue et, encore une fois, j'aimerais qu'on note ici que l'allègement des règles en matière de santé et de sécurité pourrait avoir des conséquences sur la vie des gens, des Québécois. Et je ne comprends pas qu'on prenne cette voie-là. Ça me semble une responsabilité assez importante de la part du législateur de déréglementer et de soustraire les gens qui font du transport de personnes, qui atteignent l'âge de 45 ans, 50, et ainsi de suite, de les soustraire à un examen qui se voulait préventif et qui n'a rien à voir avec la déclaration dont on parlait tout à l'heure. Une personne peut avoir une santé qui se dégrade sans nécessairement l'observer elle-même, sans s'en rendre compte.

Et c'est là où, tout à l'heure, je pense qu'on faisait fausse route en disant que ce serait la responsabilité des chauffeurs de s'autodiagnostiquer et de s'autodénoncer lorsqu'ils voyaient qu'ils étaient peut-être moins en mesure d'effectuer le travail. Je pense que ce n'est pas de ça qu'il s'agit. Il s'agit véritablement, pour le législateur, pour le gouvernement, de donner aux chauffeurs les conditions d'exercice les plus optimales et, évidemment, les conditions de sécurité et de santé des passagers de la même façon.

Alors, voilà pour mon point de vue sur l'amendement. Je ne pose pas de question au ministre parce que, dans les dernières questions qui ont été posées, qui étaient du même ordre, la réponse a été essentiellement la même. À moins qu'il veuille commenter. Je veux simplement formuler mon appui à ce qui a été mentionné tout à l'heure. Mais, les questions ont été posées, les réponses décevantes ont été obtenues. Alors, je vous remercie.

La Présidente (Mme Grondin) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, j'ai exposé maintes et maintes fois mon opposition aux multiples amendements en expliquant pourquoi, pourquoi, par règlement, ce qui était défini pour la santé des conducteurs, les conditions qui sont indiquées sur le permis de conduire. L'obtention du permis de la classe 5, on doit obligatoirement déclarer une condition médicale spécifique. Le changement qui pourrait être apporté à une condition médicale quand on renouvelle notre permis aussitôt... on est obligés.

Le fait d'aller voir un médecin de famille ou un médecin tout court... et le médecin pourrait définir qu'il y a un cas particulier sur cette personne qui pourrait l'empêcher de conduire. Le médecin est obligé, obligé de déclarer cette situation. Dans le Code de la sécurité routière, au titre XI, à l'article 603, c'est bien indiqué noir sur blanc.

Les statistiques, et on n'a pas tenu compte de ces statistiques, mais je pense que c'est important de les dévoiler, de les démontrer à la députée de Québec solidaire avant toute chose, à la députée de Mercier, le risque zéro n'existe pas, il est vrai. Maintenant, encore une fois, avec les conditions à l'entrée aussi, parce que c'est bien ça, il faut bien le mentionner, quand on obtient son permis de classe 5, il faut le déclarer, on aura tous les outils en main pour être capable d'assurer la sécurité des usagers.

On donnait l'exemple tantôt des taxis écoliers. Bien, pourquoi, d'un côté, il y a le 4C qui est applicable, de l'autre côté, il y a juste le permis de classe 5? Les enfants ne sont pas plus en danger parce qu'il y aurait un conducteur de 45 ans qui a une classe 5 versus celui qui a une classe C.

Alors, dans ces conditions, oui, on fait confiance aux gens, puis je pense que vous êtes tous, tous, tous d'accord là-dessus. Et je reste encore une fois plus que persuadé qu'avec tous les éléments que nous avons indiqués et mis de l'avant dans... en règle, en termes de règlements et dans le projet de loi, qu'on va assurer la sécurité de tous les clients et usagers, incluant les écoliers. Merci.

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

M. Arseneau : ...le ministre a voulu commenter. On peut engager un dialogue là-dessus. 45 ans, le chauffeur de taxi ou celui qui va travailler pour une compagnie d'ailleurs et qui opère en service de transport rémunéré des personnes peut aller, effectivement, parce qu'il a une condition particulière, consulter le médecin, et son médecin sera tenu de divulguer son état de santé. Tout ça est correct. Mais je voudrais savoir, à ce moment-là, qu'est-ce qui fait, vraiment, là, sur le plan du fondement de la décision aujourd'hui d'abolir l'examen qui était nécessaire à l'âge de 45 ans, l'examen préventif, l'examen médical... C'est ce qu'on fait, on abolit l'examen à 45 ans, celui à 50, celui à... à 55, pardon, à 60 et à 65 ans. L'abolition de cette mesure préventive là pour les chauffeurs de transport rémunéré de personnes par automobile va disparaître. Pourquoi demeurerait-elle importante ou nécessaire pour les chauffeurs des autres catégories, la classe 1, 2, 3, 4A et B? J'ai une difficulté.

Est-ce qu'on a des statistiques qui prouvent qu'il y a davantage... Évidemment, je ne veux pas sortir du sujet, là. On parlera... Mais est-ce que c'est le présage d'une déréglementation dans le transport des écoliers, par exemple, parce qu'on juge que, sur la base des statistiques, il n'y a pas finalement lieu de faire cet examen médical préventif?

Puis d'ailleurs, puisqu'on en parle, tout à l'heure, vous aviez deux feuilles, si j'ai bien compris, de statistiques. Il y en a une qui a été distribuée. C'était celle qui nous disait qu'il y avait 4,5 %, là, des accidents, si j'ai bien compris, qui pouvaient être en lien avec un mal soudain. C'est ça, 4,5 %, chez les chauffeurs de taxi?

M. Bonnardel : Oui, accidents.

M. Arseneau : Hein?

M. Bonnardel : ...graves chez les taxis.

M. Arseneau : Accidents graves, c'est ça, alors que ce serait largement inférieur dans la population en général pour la conduite ou, en tout cas, assez inférieur dans la conduite.

Moi, j'ai de la difficulté à comprendre l'argumentaire du ministre puisque, si on prend la population en général, il y a moins d'accidents graves liés un état de santé, à un problème de santé comme celui-là, soudain, qu'il y en a davantage chez les chauffeurs de taxi à l'heure actuelle. Il me semble que, si on augmente le nombre de chauffeurs de taxi, on augmente le nombre de joueurs dans le transport rémunéré des personnes et a fortiori des chauffeurs qui sont peut-être moins professionnels, qui ne vont pas s'adonner à cette activité-là autant, qui ne vont pas avoir, peut-être, les réflexes aussi aiguisés puis qui vont le faire peut-être plus les fins de semaine ou pour combler les fins de mois.

Et, dans une situation de concurrence plus grande, il me semble que le facteur de risque augmente. Il ne diminue pas. Il me semble que, si on multiplie le nombre de joueurs dans l'industrie du taxi alors qu'on a déjà un taux d'accidents plus élevé, que, plutôt que de réduire les exigences en matière d'examen médicaux, qu'on devrait plutôt faire le contraire ou, au moins, garder le statu quo.

Je ne sais pas si le ministre me suit dans mon argumentaire, mais, s'il y a plus de chauffeurs de taxi... s'il y a plus de conducteurs de véhicule de promenade qui transfèrent de catégorie, dans les statistiques que vous avez, il me semble que les risques d'accident sont plus grands, non?

• (16 h 10) •

M. Bonnardel : Mme la Présidente, tout chauffeur qui souhaiterait être accrédité le lendemain de l'adoption de cette loi ou un an après l'adoption de cette loi devra suivre les multiples conditions que j'ai énumérées depuis quelques heures, sinon près de 14 heures, sur l'article 9, sur la question de la sécurité, sur la question de la... pas de la formation mais de l'examen médical. Et, je le répète, ces personnes devront obligatoirement passer à la SAAQ un examen, une formation, dévoiler une condition médicale spécifique qui sera indiquée sur le permis de conduire, au renouvellement du permis de conduire, obligatoirement définir si, oui ou non, il y a un changement dans ces conditions médicales. Déjà, si ces personnes ont la chance d'avoir un médecin de famille, malheureusement d'avoir une condition médicale qui leur demande un examen biannuel ou annuel, déjà, le docteur aura la possibilité de déclarer une situation qu'un patient ne voudrait pas parce que ce sera dans son code... c'est dans son code de déontologie. Il peut déclarer, nécessairement, une exception à la situation du chauffeur. Alors, on a tous les éléments, encore une fois, je l'ai mentionné, en main avec la formation, les antécédents judiciaires, l'inspection, l'examen, pour que les clients, les chauffeurs sachent.

Comme je le disais tantôt, là, sur les 86 000 inspections... pas inspections mais examens médicaux qu'il y a eu, il y a 0,2 % de ces cas qui ont été déclarés défavorables, 0,2 %. Alors, on n'a même pas tenu compte de ces statistiques, je les apprends et je vous les donne tout comme je vous les expose présentement. Bien, dans ces conditions, on a tous les éléments en main pour être capable de bien sécuriser la population face à ces règles qui seront applicables dès le lendemain de la loi, un an après l'adoption de la loi.

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

M. Arseneau : J'ai l'impression qu'on a encore dévié le sujet, là, sur la responsabilité individuelle des chauffeurs. Et ce dont il était question, c'est des statistiques qui disent que des accidents graves peuvent être provoqués par un malaise soudain. Et on a un pourcentage. Et la question que je posais est quand même assez simple : Est-ce que le ministre croit qu'en augmentant le nombre de personnes, en augmentant le nombre de voitures et de personnes qui vont faire du transport rémunéré de personnes, on réduit les risques d'avoir des malaises soudains alors qu'on transporte des personnes? Est-ce que, véritablement, c'est ce qu'il faut entendre? Plus il va y avoir de compétition, plus il va y avoir d'offres, plus y va y avoir de gens qui vont faire du transport rémunéré des personnes et moins les risques seront élevés si on considère la situation actuelle? Moi, j'y vois un problème, ici, de logique, alors qu'à un autre moment les...

Parce qu'on essaie de s'appuyer, pour prendre une décision rationnelle, sur des données que l'on n'a pas. Je rappellerai à mon tour qu'on aimerait beaucoup avoir de l'information, disons plus factuelle, qui permette, qui nous permette et qui permette aux gens qui nous écoutent de comprendre les objectifs qui sont poursuivis par le ministre et sur quelle base il appuie certaines de ses propositions.

Quand il était question, par exemple, de démontrer qu'en ouvrant le marché, par exemple, à d'autres entreprises que les entreprises régulières de l'industrie du taxi, on disait qu'on voulait réduire l'auto solo, et, à preuve, les statistiques qui émanaient de la SAAQ montraient qu'il y avait légèrement moins de véhicules immatriculés dans la ville de Montréal, et donc on semblait penser que cette situation-là devait nous encourager à adopter le projet de loi pour ouvrir, pour déréglementer, pour ouvrir l'industrie à d'autres. Bon, aujourd'hui, on a des statistiques qui nous prouvent qu'il y a déjà quand même un certain nombre de personnes, malgré les examens médicaux qui sont exigés aujourd'hui pour les chauffeurs de 45, 55, 60, 65 ans, malgré ces examens obligatoires là et à l'entrée, il y a quand même un certain pourcentage de malaises soudains qui peuvent provoquer des accidents graves. On ouvre ce marché-là à des gens, à des conducteurs occasionnels qui, on l'imagine, seront nombreux. Et, si on regarde l'expérience de nos voisins du Sud, dans certains cas, ça a été complètement hors de contrôle, le nombre de conducteurs qui se sont présentés pour faire du transport rémunéré de personnes à New York. Et je le mentionne simplement parce que c'est ce qu'on a vu dans *La Presse*. Malgré le fait que l'étude qui nous a été présentée ne comporte pas de comparatifs avec ce qui se fait à l'étranger, bien, il faut s'appuyer sur ce à quoi on a accès pour l'instant puisque les données des projets pilotes ne sont pas disponibles.

Donc, on peut soupçonner qu'il va y avoir un très grand nombre de personnes qui vont compétitionner avec l'industrie traditionnelle du taxi, et moi, je ne comprends pas comment, en ayant plus de voyageurs du dimanche, là, de promeneurs, de gens qui ont un permis régulier puis qui vont faire du transport de personnes, qu'on ferait baisser les statistiques de malaises soudains. C'est comme, pour moi, le monde à l'envers. Puisque M. et Mme Tout-le-monde pourraient devenir chauffeurs de taxi, bien, à ce moment-là, le nombre d'accidents chez les chauffeurs de taxi ou les chauffeurs de véhicules pour le transport rémunéré de personnes ferait en sorte qu'on réduirait les statistiques d'accidents, ce qui justifierait qu'on abolisse les examens médicaux. J'ai de la difficulté à comprendre.

Alors, encore une fois, est-ce que... Je vais poser ma question plus précisément. M. le ministre, il y a plus de véhicules de transport pour les personnes, donc une plus grande compétition, plus de monde qui s'arrache la clientèle. Est-ce que, véritablement, on réduit les risques de malaises soudains chez les conducteurs?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le député ne peut nier que, depuis 20 ans, il y a un nombre grandissant de véhicules sur nos routes, et ça va augmentant ou presque. Je le mentionne, à part Montréal, là, il y a une augmentation, et les VUS sont toujours extrêmement populaires. Et, malgré le fait qu'il y ait plus de véhicules en 2019 que voilà 20 ans, le bilan routier s'améliore. Alors, il est prématuré de dire : Est-ce qu'il y aura demain 100, 200, 300 véhicules de plus ou personnes qui vont faire du transport rémunéré de personnes? Moi, je vous donne le bilan routier. Globalement, il y a plus

de véhicules au Québec aujourd'hui que voilà 20 ans, et le bilan s'améliore. Est-ce qu'on peut faire une équation en disant que, demain matin, il y a 300 chauffeurs de plus qui utilisent déjà leur véhicule parce qu'ils vont soit travailler avec ou ils décideraient de s'en acheter un eux aussi pour faire ce travail? Je pense qu'il est impossible de répondre, demain matin, que le bilan, notre bilan... Bien, je le souhaite que le bilan s'améliore ou continue de s'améliorer, je pense que tout le monde le souhaite ici. Mais de prétendre, demain matin, qu'il pourrait y avoir plus d'accidents... Vous savez, dans le 4,5 %, là, on ne peut pas définir si c'est la personne qui n'est pas le chauffeur de taxi qui a eu ce malaise soudain. Mais il est possible aussi, là.

Alors, vous comprendrez que, dans ces conditions, quand on regarde la situation du nombre de véhicules au Québec depuis les 20 dernières années, il est faux... il est difficile de prétendre, demain matin, que, parce qu'il pourrait y avoir une augmentation x, qu'il y aurait plus d'accidents.

M. Arseneau : Et il est tout aussi difficile de prédire le contraire. Et ce qu'on vous demande à cet égard, c'est le statu quo. Puisqu'on ne peut pas présumer que la situation va aller en s'améliorant parce qu'il va y avoir davantage de chauffeurs de taxi et de transport rémunéré de personnes, pourquoi mettre à risque la santé et la sécurité des Québécois qui empruntent ces services-là? C'est ça, le fondement même de notre questionnement depuis tout à l'heure.

M. Bonnardel : Tu sais, Mme la Présidente, il n'y a personne qui va être à risque. Les écoliers ne seront pas à risque. Les règles que nous mettons sur papier dans les différents... dans les règlements ou dans les articles de loi, la formation, les antécédents judiciaires, l'inspection, rien de cela ne change. Ce qui existe déjà, là, ça va être bonifié, même, bonifié.

Alors, on ne met pas la vie des gens en danger, là. J'ai entendu ça, là, que, soudainement, il pourrait y avoir certaines personnes qui vont prendre un transport rémunéré demain matin puis : Attention, là, vous pourriez mettre votre vie en danger. Il ne faut pas exagérer, là. Il ne faut pas exagérer, là. Les règles sont bien écrites. On va améliorer ce qu'on peut améliorer, ce qu'on doit améliorer pour assurer la sécurité. Je l'ai mentionné maintes et maintes fois, on ne lésinera pas sur la sécurité. Alors, on met tous les éléments en main pour assurer la sécurité des futurs clients usagers qui sont nombreux, très, très, très nombreux au Québec.

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

• (16 h 20) •

M. Arseneau : Sans avoir assisté au débat, je suppose que l'argumentaire était le même, à savoir qu'on ne lésinerait pas sur la sécurité lorsqu'on a adopté le règlement qui disait qu'à partir de 45 ans et... plus on vieillit, plus la santé de l'être humain a tendance à défaillir, malgré tous les efforts qu'on fait pour rester jeune et en santé, et que, sur cette base-là, le législateur avait donc exigé des chauffeurs de taxi qui ne le feraient peut-être pas eux-mêmes d'aller passer un examen médical pour s'assurer qu'ils puissent continuer d'exercer pour une période de cinq ans un travail au service de Québécois en échange d'un salaire. Donc, c'est une règle élémentaire de sécurité que l'on veut abolir.

Et, encore une fois, à ce que je sache, on a déjà parlé, là, de l'amélioration technologique et des nouvelles plateformes, et ainsi de suite, qui pouvaient motiver un certain nombre de décisions que le gouvernement a incluses... ou d'orientations que le gouvernement a incluses dans le projet de loi. Mais, sur le plan de la santé humaine, je ne pense pas qu'on ait vraiment à ce point une situation différente de celle à partir de laquelle on a décidé qu'un examen à 45 ans, 55, 60 ans, ce n'était pas une mauvaise idée. Et je ne sais pas si c'est une question de frais, une question réglementaire. J'ai, encore une fois, de la difficulté à penser qu'on ne se donne pas la peine d'en mettre un peu plus, de mettre peut-être la ceinture et les bretelles pour s'assurer qu'on sauve des vies, qu'on ait des chauffeurs qui soient en meilleure santé, qui se sentent bien et qui aient leur état de santé confirmé par des médecins au moyen d'un examen médical, comme c'est le cas pour les autres classes.

Alors, j'ai, encore une fois, une difficulté à voir sur quoi repose cette affirmation-là, que ces examens qu'on demandait hier sont aujourd'hui inutiles. Je suis perplexe, Mme la Présidente, mais je vais m'arrêter là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci. Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le sous-amendement? Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Je veux juste dire que je trouve ça dommage qu'on n'ait pas des arguments autres que ceux que le ministre nous donne, parce qu'ils ne sont pas convaincants, sinon on aurait arrêté de poser des questions, qu'on n'ait pas d'argument pour nous rassurer par rapport à la sécurité du public, parce qu'on enlève quelque chose, on enlève un examen médical. Ce n'est certainement pas... Ça ne va certainement pas augmenter la sécurité du public, ça, c'est sûr. J'aimerais partager votre optimisme et dire que... bien, comme vous, que vous avez le souhait, vous souhaitez que ça soit mieux après. Mais ce n'est pas ça, la question, ce n'est pas l'optimisme puis ce que vous espérez qu'il arrive, c'est plus... On avait quelque chose qui existait. Peut-être, si on allait voir, un peu comme pour la plaque T, pour quelle raison le législateur avait mis tous ces examens-là, peut-être qu'on pourrait aussi le savoir. Pour moi, ça tombe sous le sens. C'est un privilège de conduire des personnes, ce n'est pas un droit, et donc ça vient avec des exigences. Certains, très minimes, sont dans le p.l. n° 17. Celui-là qui permet d'assurer la sécurité des passagers, ça aurait été la moindre des choses de le laisser, puisque vous déréglementez totalement.

Et d'ailleurs, moi, la question que j'aimerais demander... Comme le député des Îles-de-la-Madeleine a dit, dans le préambule, c'est marqué que ce projet de loi a pour objectif d'assurer la sécurité des passagers. En enlevant cet examen médical, j'aimerais ça, savoir quelles sont les mesures qui sont contenues, autres que ce que le ministre a répété à plusieurs reprises, qu'il faut que ce soit une déclaration volontaire, quelles sont les autres mesures, dans ce projet de loi, qui permettent

d'assurer la sécurité des passagers. Si on enlève ces mesures-là, qui avant permettaient d'assurer la sécurité des passagers, qu'est-ce qu'il reste dans le système de transport qu'on est en train de mettre en place? Je ne parle pas de la volonté des gens, et qu'on base tout ça sur leur... sur eux, sur comment ils se sentent, d'aller voir le médecin, mais plutôt dans le système.

Parce que, comme je le mentionnais, moi qui ai travaillé en santé et sécurité au travail, ce n'est pas uniquement... on ne fait pas uniquement dire aux gens : Faites attention à vous, puis on les forme à faire attention à eux, mais on met en place un système, des garde-fous qui vont faire en sorte que ce sera sécuritaire pour eux. Qu'ils respectent toutes les règles ou qu'ils ne les respectent pas, il y a un système qui est en place, et ça, c'était une assurance que les gens, que le public était en droit d'attendre.

Donc, pour atteindre l'objectif qui est marqué dans le préambule de la loi, d'assurer la sécurité des passagers, vu qu'on l'ouvre maintenant à tout le monde, qu'est-ce qu'il reste comme mesure pour arriver à cet objectif-là qui est écrit dans le préambule de votre projet de loi?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, on a parlé tantôt de transport écolier. Il y a comme deux classes de transport écolier : les commissions scolaires signent des ententes avec les chauffeurs de taxi, qui ont des classes 4C, avec des chauffeurs de classe 5. Et, je le répète encore une fois, les enfants qui sont avec des chauffeurs de classe 5 ne sont pas plus en danger que ceux qui ont une classe 4C.

Demain... Le lendemain de l'adoption de cette loi, obligatoirement, il y a une formation qui doit être suivie, il y a un examen qui doit être passé, il y a une formation spécifique pour conduire un véhicule adapté au-delà du transport adapté. Il y a une vérification des antécédents judiciaires, il y a une inspection obligatoire du véhicule, une vérification obligatoire à chaque jour où on se lève, où on va travailler pour s'assurer que le véhicule est en ordre. On a des éléments en mains qui existent déjà, qu'on a reconduits. On donne des outils, des éléments pour assurer la sécurité des usagers et des citoyens.

Je le répète, je l'ai répété 50 fois, on ne lésinera pas sur la sécurité. Tout ce qu'on peut faire, tout ce qu'on pourra faire en termes de règles qu'on pourra adopter, modifier, sinon améliorer, on le fera. Déjà, déjà, on a des formations qui sont données qui sont inégales, je l'ai mentionné, un peu partout. Elles seront générales, uniformes partout au Québec pour bien former les chauffeurs de taxi. Et tout le monde qui aura... qui auront à utiliser un taxi dans les prochaines semaines, les prochaines années pourront s'assurer que chaque chauffeur qui a reçu son accréditation de la SAAQ a passé au travers, donc, de ces différents éléments que j'ai exposés. Voilà.

Mme Ghazal : Pour ce qui est...

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

Mme Ghazal : Oui. Je voudrais revenir... pour ce qui est de la santé des chauffeurs, on le disait tantôt, c'est quand même un métier exigeant, qui peut causer un stress, qui cause un stress, qui aujourd'hui cause de plus en plus de stress pour les professionnels du taxi parce qu'ils ont peur de la venue des nouveaux joueurs et qui les ont assez stressés, notamment avec l'arrivée d'Uber illégalement en 2014.

Donc, c'est un métier exigeant. Les chauffeurs font de plus en plus d'heures. Ils ne vont certainement pas se priver d'un salaire, de leur salaire, vu que les revenus vont baisser avec ce projet de loi là, pour, par exemple, perdre leur temps à aller... Comme vous le disiez tout à l'heure, c'est difficile d'aller voir le médecin, de trouver une place pour voir le médecin. Donc, raison de plus d'exiger que ça devienne un automatisme que d'avoir cet examen médical pour faire ce travail-là.

Donc, moi, je vois qu'il y a une réduction... il y a un recul pour la sécurité des passagers. Et il y a beaucoup de points sur lesquels vous ne voulez pas reculer. Pour vous, c'est un recul, si vous acceptiez l'amendement, alors que ça serait simplement de maintenir ce qui existe déjà pour la sécurité des passagers, tout...

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

M. Bonnardel : Il n'y a, Mme la Présidente, en terminant, aucun recul sur la sécurité des usagers et des citoyens qui auront à être transportés dans un véhicule taxi ou autre. Aucun recul. Les déclarations obligatoires sur une situation de santé, le chauffeur sera obligé de dévoiler. Un médecin qui rencontre son chauffeur... son patient, pardon, peut et devra, selon son code, déclarer une situation qui pourrait être problématique pour le patient de conduire son véhicule. On met tous les éléments à l'entrée pour s'assurer, lors du renouvellement du permis de conduire, des conditions médicales qui sont exposées sur le permis de conduire, pour que chaque agent de la paix puisse demander le permis, ce qui est fait à chaque fois qu'on fait une vérification, une attestation ou une contravention, de s'assurer que la personne suit les recommandations de sa condition spécifique qui est indiquée sur le permis de conduire. Donc, chaque citoyen usager qui va utiliser un véhicule de taxi ou de transport rémunéré peut s'assurer que chaque véhicule... ou chaque chauffeur qui auront reçu l'accréditation comme telle aura, encore une fois, eu tout ce qu'on lui a demandé en termes de règles spécifiques pour obtenir l'accréditation.

Mme Ghazal : Donc, vous, votre principal argument, c'est que l'examen médical qui est exigé en ce moment est inutile.

• (16 h 30) •

M. Bonnardel : Je ne dis pas qu'il est inutile, Mme la Présidente, je dis qu'on a tous les éléments en main pour que le futur chauffeur expose sa situation médicale lui-même obligatoire à la SAAQ, s'il y a une situation qui évaluerait... qui changerait et, selon l'examen qu'il a, à voir avec son médecin par la suite.

Mme Ghazal : Moi, ce que je comprends, c'est que vous dites... vous ne voulez pas affirmer qu'il est inutile. Donc, s'il n'est pas inutile, il serait utile, surtout pour ceux qui ne le déclareraient pas. Il serait utile pour ceux qui ne déclareraient pas ou qui ne savent pas, par exemple, qu'ils ont un problème médical ou qu'ils n'ont pas pris le temps d'aller voir le médecin. Pour ces gens-là, même si c'est un risque minime, l'exigence est tellement peu lourde que ça vaudrait la peine de la maintenir.

M. Bonnardel : J'ai déjà exposé, Mme la Présidente, là, plusieurs, plusieurs, plusieurs fois la situation sur les multiples amendements, sous-amendements. Je pense que j'ai fait le tour de la question, là. Depuis 13, 14 heures nous sommes sur l'article 9. Alors, j'ai exposé pourquoi je refusais l'amendement.

Mme Ghazal : C'est bon. Merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur le sous-amendement? S'il n'y a pas d'autre commentaire sur le sous-amendement, nous allons le mettre aux voix.

M. Barrette : Nominal.

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

La Secrétaire : Oui. Alors, M. Polo (Laval-des-Rapides)?

M. Polo : Pour.

La Secrétaire : M. Barrette (La Pinière)?

M. Barrette : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Lévesque (Chapleau)?

M. Lévesque (Chapleau) : Contre.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Contre.

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

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Bélanger (Orford)?

M. Bélanger : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Pour.

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

M. Arseneau : Pour.

La Secrétaire : Mme St-Pierre (Acadie)?

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

Donc, nous revenons à l'amendement. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'amendement qui avait été proposé par le député de La Pinière? Non, vous, vous ne pouvez plus parler, mais... Il n'y a pas d'autre commentaire, donc nous allons mettre le sous-amendement aux voix.

Une voix : Amendement.

M. Barrette : Nominal.

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'amendement, pardon, l'amendement.

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

M. Barrette : Pour.

La Secrétaire : M. Polo (Laval-des-Rapides)?

M. Polo : Pour.

La Secrétaire : M. Bonnardel (Granby)?

M. Bonnardel : Contre.

La Secrétaire : M. Lévesque (Chapleau)?

M. Lévesque (Chapleau) : Contre.

La Secrétaire : M. Campeau (Bourget)?

M. Campeau : Contre.

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

M. Tardif : Contre.

La Secrétaire : M. Bélanger (Orford)?

M. Bélanger : Contre.

La Secrétaire : Mme Grondin (Argenteuil)?

Mme Grondin : Contre.

La Secrétaire : M. Caron (Portneuf)?

M. Caron : Contre.

La Secrétaire : Mme Ghazal (Mercier)?

Mme Ghazal : Pour.

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

M. Arseneau : Pour.

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

La Présidente (Mme St-Pierre) : Abstention. Donc, l'amendement est rejeté.

Décision de la présidence sur la recevabilité d'un amendement

Alors, maintenant, nous... avant de passer aux voix pour le... je vais vous lire la décision concernant l'amendement du député de La Pinière et la question de recevabilité de cet amendement-là.

Je vais maintenant rendre ma décision sur la question de règlement soulevée par M. le député de Chapleau concernant la recevabilité d'un amendement présenté par M. le député de La Pinière.

M. le député de La Pinière a présenté un amendement à l'article 9 du projet de loi afin d'ajouter, avant le paragraphe 3°, un paragraphe qui viendrait modifier l'article 202.2.1.3 du Code de la sécurité routière, tel que modifié par la Loi constituant la Société québécoise du cannabis, édictant la Loi encadrant le cannabis et modifiant diverses dispositions en matière de sécurité routière, en supprimant le premier paragraphe... après les mots «de cannabis ou d'une autre drogue», des mots «, sous réserve des exceptions prévues [...] du gouvernement».

L'article 202.2.1.3 du Code de la sécurité routière interdit à toute personne de conduire un véhicule routier ou d'en avoir la garde ou le contrôle s'il y a quelque présence, dans son organisme, de cannabis ou d'une autre drogue, sous réserve des exceptions prévues par règlement du gouvernement.

M. le député de Chapleau soulève que l'amendement n'est pas cohérent avec l'article 9 du projet de loi, qui vise à édicter les conditions qui permettent à la société d'autoriser une personne à être chauffeur.

M. le député de La Pinière soulève que l'amendement est cohérent avec l'article 9.

Lors de l'analyse de la recevabilité d'un amendement, la présidence doit tenir compte de l'ensemble des critères élaborés par la jurisprudence en tenant compte des articles 197 et 244 du règlement. Ainsi, pour qu'un amendement soit recevable, il doit concerner le même sujet que la notion principale... la motion, dis-je, principale et ne pas aller à l'encontre de son principe. Plus généralement, il doit être conforme à l'esprit de la motion principale et à la fin qu'elle vise.

Bien que la jurisprudence reconnaisse la possibilité d'élargir la portée d'une motion principale, en l'espèce, la motion d'amendement va au-delà de ce qui est prévu à l'article 9 puisqu'elle vise toute personne conduisant un véhicule routier, alors que l'article 9 vise à édicter les conditions qui permettent à la société d'autoriser une personne à être chauffeur.

Il importe de préciser que, même si ce projet de loi modifie des dispositions au Code de la sécurité routière, cela n'a pas pour effet de rendre recevable tout amendement visant à modifier cette loi, les amendements devant être conformes à la fin visée par le projet de loi et se rapporter à son sujet. L'amendement est donc irrecevable.

Alors, maintenant, nous allons procéder à la mise aux voix de l'article 9, puisque tous les commentaires ont été épuisés concernant les paragraphes.

M. Barrette : Mme la Présidente, moi, j'en aurais... Je pense qu'on peut encore faire quelques commentaires à cette étape-ci ou non?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Quelques commentaires?

M. Barrette : Question de directive, si on a encore...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Au sujet de la directive?

M. Barrette : Question de directive, oui.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Au sujet de ma décision?

M. Barrette : Non, non, non, pas au sujet de la décision. Donc, vous voulez qu'on vote sur...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Là, nous sommes rendus au vote.

M. Barrette : Non, on a encore des... on a encore du temps de parole, là.

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

(Suspension de la séance à 16 h 37)

(Reprise à 16 h 38)

La Présidente (Mme St-Pierre) : On va reprendre. Nous allons reprendre nos travaux. Donc, c'était mon erreur. Il faut que je vous demande s'il y a d'autres commentaires sur un ou l'autre des paragraphes puisqu'il y a encore possibilité de temps pour les différents députés qui voudraient intervenir sur l'article 9.

M. Barrette : Alors, Mme la Présidente, moi, j'aurais un commentaire additionnel sur le premier... Pardon?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Quel paragraphe?

M. Barrette : Est-ce que c'est correct, là?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, oui, allez-y.

M. Barrette : Oui, le premier.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce que M. le député avait encore du temps sur le premier paragraphe?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, vous aviez encore du temps sur le premier paragraphe.

M. Barrette : Merci, Mme la Présidente.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, juste... on peut revenir sur ce qui a été déjà discuté, c'est ça, selon les...

M. Barrette : Non, non, non, c'est...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Parce que les...

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est parce que les...

(Consultation)

La Présidente (Mme St-Pierre) : L'article 9 n'est pas encore adopté, et il reste des portions de temps sur les paragraphes parce que tout le temps n'a pas été épuisé. C'est votre demande de procéder paragraphe par paragraphe.

Une voix : ...

M. Barrette : C'est la vie parlementaire.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mais ça ne réduit pas le temps des députés.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bien, ce n'est pas de contourner, c'est de... on est encore à l'article 9. L'article 9 est un tout en soi.

M. Lévesque (Chapleau) : ...paragraphe par paragraphe.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est ce qu'on a fait.

M. Lévesque (Chapleau) : Une fois que c'est terminé...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mais on me dit qu'il y a encore du temps.

M. Lévesque (Chapleau) : Donc, sur le septième. On y va dans l'entièreté ou on y va paragraphe par paragraphe?

La Présidente (Mme St-Pierre) : On va suspendre un instant, s'il vous plaît. Mme la secrétaire.

(Suspension de la séance à 16 h 39)

(Reprise à 16 h 46)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, alors, nous allons reprendre les travaux. Est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 9?

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente. D'abord, je vous remercie, ainsi que Mme la secrétaire, pour nous avoir éclairé nos lanternes respectives. Ce n'est jamais simple, mais il faut le faire, et c'est de même.

Mme la Présidente, oui, j'aurais un commentaire spécifique à l'article 1 à cette étape-ci. En fait, c'est une question que j'ai à poser au ministre : Est-ce que le médecin, ce sera, dans le cas du projet de loi n° 17 et de l'éventuelle loi n° 17, une situation à déclaration obligatoire? Un chauffeur que l'on sait maintenant qui, selon le ministre, est apte à détecter sa maladie, qui s'en va immédiatement voir le médecin de façon consciencieuse, on ne reviendra pas là-dessus, on a suffisamment parlé de ça, voir le médecin, le médecin fait un constat. Est-ce que le constat du médecin vis-à-vis la SAAQ est ou sera à déclaration obligatoire?

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

M. Bonnardel : On est à quel paragraphe, ça, Mme la Présidente?

M. Barrette : Bien, c'est toujours sur la question, Mme la Présidente... Le ministre nous... a noté, en le commentant, que nous avons passé bien, bien, bien des heures sur l'examen médical et a argumenté, argué — les deux se disent — sur le fait qu'il n'y a pas de problème parce que le chauffeur, on lui fait confiance. On a décrété officiellement qu'il était apte à détecter sa condition. Conséquemment, il allait aller voir le médecin, nonobstant l'accessibilité, que le ministre a critiquée pour sa vie à lui, et, à cause de ça, bien, il n'y a pas de problème, il va divulguer la chose, et tout le monde va être content. Bref, la personne apte à se détecter sera allée voir le médecin, sera diagnostiquée, et, en bonne conscience, le chauffeur respectera ses obligations et divulguera à la SAAQ sa condition. C'est ça qui est l'argument du ministre.

Alors, je pose la question suivante : Mettons que, dans un cas, là, où l'individu ne le fait pas, est-ce que le médecin, vis-à-vis la SAAQ, dans le cadre de l'éventuelle loi n° 17, a l'obligation de divulguer à la SAAQ la trouvaille qu'il a faite dans ce cadre-là?

M. Bonnardel : On est à quel article... quel paragraphe, Mme la Présidente?

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière parle du paragraphe 1°.

M. Barrette : ...parce qu'on est dans l'obtention du permis.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors là, nous sommes en train de regarder s'il vous restait du temps sur le paragraphe 1°. Je vais avoir la réponse dans quelques secondes.

M. Barrette : ...Mme la présidente, et il m'en restait. Alors, est-ce que le médecin doit divulguer? C'est-u une situation à divulgation obligatoire à la SAAQ? C'est oui ou c'est non.

M. Bonnardel : Alors, on est à l'article 1, madame... paragraphe 1°, pardon?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Paragraphe 1°.

M. Barrette : ...spécifique, là. On est à l'élément spécifique...

M. Bonnardel : Est-ce que la question est dictée spécifiquement au paragraphe 1°, Mme la Présidente? On parle ici...

M. Barrette : ...Mme la Présidente. On est ici...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous avez commencé en disant que c'était sur le paragraphe 1°.

M. Barrette : Oui, tout à fait, puis on parle des conditions, là, d'obtention d'un permis de conduire. Je peux aller à un autre paragraphe, j'en ai, du temps. Alors, la question, elle est légitime, on en a parlé, là : Est-ce que cette situation-là est à déclaration obligatoire, oui ou non? C'est simple comme réponse, là... comme question, pardon.

M. Bonnardel : Au paragraphe 1°, Mme la Présidente, on ne fait pas référence, donc, à l'examen médical.

• (16 h 50) •

M. Barrette : ...Mme la Présidente, le paragraphe 1° traite des conditions pour obtenir un permis de conduire. Alors, moi, je pose une question simple. Le ministre le dit dans ses conditions, là, il doit divulguer, là, qu'il a un problème. Il ne l'aura pas s'il ne divulgue pas ça, parce qu'on l'a dit assez de fois, là. Alors, je pose une question simple encore : Est-ce que le médecin qui constate qu'il y a un changement dans l'état de santé de la personne a l'obligation légale de divulguer à la SAAQ son constat médical?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, le Collège des médecins dit ceci : «Le médecin est invité à faire preuve de jugement et à tenir compte de façon équitable de ces deux préoccupations. Advenant une telle situation, on lui recommande de donner son opinion au patient sur son état de santé, tout en l'informant du risque qu'il représente lorsqu'il prend le volant. S'il doute de la capacité du patient de conduire un véhicule, le médecin devrait lui recommander de se soumettre à une évaluation exhaustive de ses facultés. Par contre, si le médecin a quelque raison de penser que son patient ne respectera pas l'interdiction de conduire et qu'il présente un risque sérieux pour la sécurité du public, il doit en informer la société.»

M. Barrette : La réponse est donc qu'il y a une divulgation obligatoire? Mme la Présidente, ma question, elle est très simple. Parce qu'en médecine, là, le législateur a choisi de donner aux ordres professionnels cette responsabilité-là, mais, par-dessus ça, il a aussi établi certaines situations médicales où la divulgation était obligatoire. Là, on n'est pas dans la recommandation ou quoi que ce soit, on est dans l'obligation légale, dans la loi, d'en faire une, divulgation obligatoire.

Là, le ministre passe par le Collège des médecins, et moi, je pose la question au ministre : Est-ce que, dans la loi actuellement, à sa connaissance, il y a une divulgation obligatoire? Vous savez, la divulgation obligatoire, ce n'est pas le

Collège des médecins qui détermine ça mais bien le législateur. Et cette décision-là du législateur surpasse, chapeaute toutes les règles déontologiques du Collège des médecins.

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je répète ce que j'ai dit tantôt sur le Collège des médecins encore une fois : «...si le médecin a quelque raison de penser que son patient ne respectera pas l'interdiction de conduire et qu'il présente un risque sérieux pour la sécurité du public, il doit en informer la société.»

M. Barrette : Alors, j'invite le ministre à bien relire cette phrase-là. Ça, c'est la différence entre une déclaration obligatoire et l'évaluation du risque. Il faut que le médecin pense que le citoyen en question, là, le chauffeur en question ne déclarera pas sa situation à la SAAQ. C'est ça, la différence. La différence, c'est que le médecin n'a pas à se poser cette question-là qui est, elle, totalement, clairement inscrite dans son code de déontologie. Il est obligé de le divulguer. Ce n'est pas la même affaire. Ce n'est pas si le médecin pense que peut-être que, c'est un automatisme : examen, divulgation.

Je vois que le ministre n'a pas prévu de provision à son projet de loi à cet effet. Est-ce que je me trompe? Est-ce que, dans le projet de loi n° 17, il y a un article qui traite d'une divulgation obligatoire d'un changement de condition constaté par le médecin face à la SAAQ dans le cadre de ce projet de loi là?

M. Bonnardel : Mme la Présidente, je vous ai lu le guide d'exercice du Collège des médecins du Québec, pour ce qui est de l'évaluation médicale de l'aptitude à conduire un véhicule automobile.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député de La Pinière, il l'a lu une fois, là. Je pense que...

M. Lévesque (Chapleau) : Question de directive. Il reste combien de temps sur le paragraphe?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il reste six minutes.

M. Barrette : C'est parce qu'il n'y a pas d'obligation. Mme la Présidente, là, je comprends que le député de Chapleau est nouveau dans sa fonction, mais c'est de même, là. Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise, M. le député de Chapleau, Mme la Présidente, qu'est-ce que... On ne peut rien dire au député de Chapleau, là. On a le droit.

Puis je comprends que, là, encore une fois, je mets le doigt sur quelque chose. Le texte qui est écrit, là, que lit le ministre, c'est un conditionnel. Il faut que le médecin pense que peut-être qu'il, essentiellement, ne divulguera pas. Et c'est pour ça que, dans la vie au Québec, là, et partout en Amérique du Nord, et dans le monde occidental, il y a des maladies dites à déclaration obligatoire. Le médecin n'a pas à penser que peut-être que. Il est obligé de le dire. Dans le cas présent, il est obligé de le dire à la SAAQ que le citoyen est rendu là. Ce n'est pas la même affaire.

Mme la Présidente, j'ai une autre question au ministre. Dans le projet de loi, je n'ai pas fait... je n'ai pas remarqué exactement, là, je sais que c'est en quelque part, là, mais quelle est, là, quelle est la sanction maximale, quelle est le... ou plutôt la conséquence maximale à laquelle fait face un chauffeur qui ne divulgue pas son changement d'état de santé?

M. Bonnardel : S'il y a faute, Mme la Présidente, on va lui retirer son accréditation d'être un chauffeur autorisé.

M. Barrette : C'est la seule. Est-ce qu'il y en a d'autres, Mme la Présidente? Je pose une question légitime. Le ministre peut me renvoyer à un article subséquent, là, ça ne me dérange pas dans ce cas-là. Est-ce qu'il y en a d'autres?

M. Bonnardel : Et on pourrait lui voir retirer son permis de conduire s'il a fait une fausse déclaration à la SAAQ.

M. Barrette : Parfait. Alors, Mme la Présidente, il n'y a pas d'amende, il n'y a pas ce genre de chose là, là. Le côté dissuasif, il est relativement faible. Alors, à partir du moment où la personne ne le reconnaît pas, ne s'autodétermine pas, après ça, il va voir le médecin, le médecin n'a pas de déclaration obligatoire, la personne peut très bien prendre ses chances et dire : Ah! personne ne va le savoir. Il me reste 10 ans à faire ça puis, «big deal», puis je continue ou je vais le faire pendant 10 ans. Je suis, mettons, un Uber : Ah! je vais faire ça pendant cinq ans, là, «big deal», là. Un coup que c'est fini, c'est fini, puis il n'y a plus personne qui ne va rien dire.

Alors, quand on parle de gestion de risques, voilà encore un bel exemple de risque. Alors là, je pourrais à la limite continuer là-dessus, je ne le ferai pas, mais la réalité, là, actuellement, là, c'est qu'encore une fois sous ce cas de figure là... Puis on n'arrête pas d'en trouver, des cas de figure, là.

Moi, j'ai entendu la députée de Mercier parler de son expérience de santé et sécurité au travail. Puis elle a exposé des arguments qui sont, dans son domaine d'activité, blindés, là. Personne ne peut contester ça. Personne. Moi, j'ai mis de l'avant des arguments qui sont médicaux que personne ne peut contester. Vous ne pouvez pas les contester, ces arguments-là. Mais c'est non, non, non et non.

Alors, je me pose cette question-là, là, actuellement : Pourquoi ce n'est pas à déclaration obligatoire? Là, à ce moment-là, il n'y a pas de problème de contrainte à l'entrée. Ça satisfait l'objectif du ministre, qui est de rendre ça à tout le monde. Il n'y a pas de problème, là, tout le monde rentre. Il n'y a pas d'examen, mais le citoyen aura à divulguer, et puis, s'il ne le fait pas, il n'y a pas nécessairement une grosse amende. Il perd son permis de chauffeur si c'est su. Ça pourrait n'être jamais su. Là, ça m'apparaît léger, là. Si ça, ce n'est pas de la diminution de risques, je ne sais pas ce que c'est.

Mme la Présidente, j'ai une question à poser à mon équipe, puis ça me prendrait 30 secondes si vous permettez de suspendre.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui.

M. Bonnardel : ...va me permettre de répondre, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K.

M. Barrette : ...si vous voulez répondre.

M. Bonnardel : Absolument.

(Suspension de la séance à 16 h 58)

(Reprise à 16 h 59)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre. M. le ministre, je m'excuse, c'est moi qui ai demandé la suspension, puis je n'ai pas...

M. Bonnardel : Pas de problème. Il me fait un plaisir de répondre une troisième fois sur ce sujet où le député de La Pinière laisse sous-entendre qu'un médecin pourrait laisser aller un patient qui pourrait mettre en danger la vie d'un client, d'un usager d'un transport rémunéré de personnes. Et c'est bien écrit noir sur blanc : «...si le médecin a quelque raison de penser que son patient ne respectera pas l'interdiction de conduire et qu'il présente un risque sérieux pour la sécurité du public, il doit en informer la société.» Il doit en informer la société, Mme la Présidente. Je pense que c'est assez clair.

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

• (17 heures) •

M. Barrette : Il a raison, Mme la Présidente, le ministre, c'est assez clair. C'est assez clair qu'il prend le bout de la phrase qui fait son affaire. Alors, le début de la phrase que le ministre a bien lue, que je connais presque par coeur, c'est pour ça que je ne me sers pas de ma tablette : s'il a quelque raison de croire que... Alors, le médecin qui est face à son chauffeur et qui dit à son chauffeur : Bon, là, monsieur X, vous allez devoir aviser la SAAQ, hein, vous comprenez, et le chauffeur lui dit : Oui, oui, je comprends, je pense que c'est la fin pour moi pour un bout de temps, là, mettons, bien là, il n'y a pas de raison de croire qu'il ne le fera pas parce qu'il a confiance, hein?

Le ministre l'a dit souvent : On leur fait confiance. C'est l'argument du ministre, perpétuel : On leur fait confiance. On n'a pas besoin de faire d'examen médical, on leur fait confiance, voyons! Alors, le médecin, lui, qui regarde ça, puis il dit à son patient : Monsieur X, vous avez telle condition, je pense que vous ne pourrez plus, là, vous devez aviser la SAAQ... Je lui fais confiance, voyons donc! Il va l'aviser, puis, s'il ne le fait pas... Ça, c'est la différence entre une déclaration obligatoire et une déclaration telle que décrite dans le code de déontologie. C'est simple de même.

Alors, ce n'est pas compliqué, Mme la Présidente, hein, au Québec, on met des lois, là, puis on met des règles uniquement parce qu'on ne fait pas confiance aux gens. Parce que, dans tous les autres cas, quand on leur fait confiance, tout va bien. D'ailleurs, on fait confiance aux citoyens? Abolissons la Sûreté du Québec sur les autoroutes, ne mettons plus de radars, de photoradars, abolissons les campagnes de barrage routier dans le temps des fêtes. Voyons donc! On fait confiance aux gens. On fait confiance aux gens. Pourquoi, donc, on mettrait des lois? Voyons donc! Tout va bien aller, tout le monde agit de la façon parfaite, on est dans une société idéale.

Vous comprenez, Mme la Présidente, que je fais de l'ironie, là. Alors, ce n'est pas à déclaration obligatoire, et il est possible que l'information ne soit pas transmise, pour toutes sortes de raisons. Et en plus les sanctions sont, disons, significatives, mais certainement pas maximales.

Alors, Mme la Présidente, est-ce que le ministre considère cet argumentaire-là comme suffisant pour obliger le médecin à déclarer une telle situation à la SAAQ? Pourquoi? Parce que le ministre veut avoir le moins de freins à l'entrée. Il nous a dit : Ne vous inquiétez pas, il n'y aura pas de risque, même si, dans un autre moment, il nous a dit que le risque zéro, ça n'existait pas.

La finalité du projet de loi n° 17, c'est de diminuer les contraintes pour les futurs chauffeurs, pour inonder le marché. Bon, c'est ça que le ministre veut faire. C'est ça que ça fait, le projet de loi n° 17. Là, on met la pression sur quelqu'un d'autre. Là, le quelqu'un d'autre ne va pas diminuer la pression à l'entrée, là. Ça, c'est de la vraie sécurité. Puis, comme le ministre... non, comme il est probable que le nombre de fois où ça va arriver va être minimal, bien, ça ne représente pas bien, bien de pression, là. Minimal comme ça, là, il n'y a rien là.

Mme la Présidente, sauf... à moins que je ne me trompe, je ne peux plus, moi, présenter d'amendements. Je pense que je ne me trompe pas, Mme la Présidente, à cette étape-ci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : ...

M. Barrette : C'est non, hein?

Une voix : ...

M. Barrette : Voilà. Alors là, est-ce que le ministre est disposé à, lui-même, présenter un amendement selon lequel cette situation-là sera, pour le médecin, à déclaration obligatoire pour la SAAQ?

M. Bonnardel : J'ai expliqué, Mme la Présidente, le guide d'exercice des médecins, qui doivent, donc, communiquer avec la SAAQ s'il y a un problème, une cause médicale qui a changé.

M. Barrette : ...la dernière phrase, la dernière partie. Il ne s'occupe pas, le ministre, Mme la Présidente, de la première partie de la phrase. Ce qui est quand même impressionnant, Mme la Présidente. Moi, je n'en reviens pas. C'est dogmatique.

La Présidente (Mme St-Pierre) : C'est tout pour cette portion, M. le député.

Je vais vous demander de suspendre quelques instants parce que j'ai un couple de questions à poser à Mme la secrétaire. Merci.

(Suspension de la séance à 17 h 04)

(Reprise à 17 h 07)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre les travaux. M. le député, vous ne pouvez pas déposer votre amendement puisque, vous l'avez annoncé une fois, que le... toute votre portion était terminée. Alors, voilà.

M. Barrette : ...d'information, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 9? Non? Donc, il n'y a pas d'autre commentaire sur l'article 9. Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 9 est adopté?

M. Barrette : Sur division.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, M. le ministre, veuillez, s'il vous plaît, lire l'article 10... Alors, juste pour faire une précision — excusez-moi, M. le ministre — pour être bien claire : on procède paragraphe par paragraphe, alinéa par alinéa, ce qui veut dire que, théoriquement, chaque député autour, ici, de la table, s'il y a six paragraphes dans un article, a le droit à six multipliés par 20, ce qui veut dire 120 minutes. Vous comprenez tout ce que je suis en train de vous dire, là? Parfait. Et c'est comme ça que ça a toujours procédé. M. le ministre, s'il vous plaît, veuillez lire l'article 10.

M. Bonnardel : Oui. Donc, Mme la Présidente, article 10 :

«10. Sont des antécédents judiciaires liés aux aptitudes requises et au comportement approprié d'un chauffeur d'une automobile pour offrir du transport de personnes :

«1° une déclaration de culpabilité, dans les cinq ans précédant la demande, pour une infraction criminelle commise avec un véhicule routier et prévue à l'un des articles 220, 221, 236, 320.13, 320.14, 320.15, 320.16 et 320.17 du Code criminel (Lois révisées du Canada (1985), chapitre C-46), à moins qu'un pardon n'ait été obtenu, ou une poursuite encore pendante pour l'une de ces infractions;

«2° une déclaration de culpabilité, dans les cinq ans précédant la demande, pour une infraction à l'un des articles 6 et 7 de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances (Lois du Canada, 1996, chapitre 19) ou à l'un des articles 9, 10, 11 et 14 de la Loi sur le cannabis (Lois du Canada, 2018, chapitre 16), à moins qu'un pardon n'ait été obtenu, ou une poursuite encore pendante pour l'une de ces infractions;

«3° une déclaration de culpabilité pour une infraction criminelle autre qu'une infraction visée aux paragraphes 1° et 2° qui, de l'avis de la société, a un lien avec ces aptitudes et ce comportement, à moins qu'un pardon n'ait été obtenu, ou une poursuite encore pendante pour une telle infraction.»

• (17 h 10) •

Commentaire. L'article 10 énumère les différents antécédents judiciaires qui, pour les fins de l'application de la loi, sont liés aux aptitudes requises et aux comportements appropriés d'un chauffeur d'une automobile destinée à offrir des services de transport de personnes.

Le paragraphe 1°, inspiré de l'article 180 du Code de la sécurité routière, qui traite de la révocation de plein droit de tout permis autorisant la conduite d'un véhicule routier, réfère essentiellement aux infractions criminelles suivantes du Code criminel dans la mesure où elles ont été commises avec un véhicule routier : la négligence criminelle causant la mort ou des lésions corporelles et l'homicide involontaire coupable; la conduite dangereuse sous l'effet de l'alcool ou d'une drogue; l'omission ou le refus d'obtempérer à un ordre d'un agent de la paix; l'omission de s'arrêter à la suite d'un accident; la fuite d'un agent de la paix.

Le paragraphe 2° concerne les infractions en matière d'exportation et d'importation de certaines drogues.

Enfin, selon les termes du paragraphe 3°, en présence d'une déclaration de culpabilité pour toute autre infraction criminelle, il reviendra à la SAAQ de juger, dans le cadre de son appréciation d'une demande d'autorisation, de l'existence d'un lien ou non avec les aptitudes et le comportement approprié d'un chauffeur. Cette disposition s'appuie sur un principe

énoncé par la Charte des droits et libertés de la personne à l'effet que nul ne peut congédier, refuser d'embaucher ou autrement pénaliser, dans le cadre de son emploi, une personne du seul fait qu'elle a été déclarée coupable d'une infraction pénale ou criminelle qui n'a aucun lien avec l'emploi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, monsieur...

M. Bonnardel : J'ai, Mme la Présidente, un amendement — une coquille — que je pense déposer ou vous lire tout de suite, comme tantôt, là, puis on pourra...

Donc, à l'article 10 du projet de loi, remplacer, au paragraphe 2°, «6 et» par «5 à».

M. Barrette : Est-ce qu'on peut l'avoir, là? Attendez une minute, parce que moi, j'ai sorti ça...

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le député, M. le député, M. le ministre est en train de lire son amendement.

M. Bonnardel : Alors, cet amendement propose d'ajouter le trafic de drogues comme antécédents judiciaires qui, pour les fins de l'application de la loi, sont liés aux aptitudes requises et au comportement approprié d'un chauffeur d'une automobile destinée à offrir des services de transport de personnes. Le trafic de drogues est actuellement considéré pour obtenir, maintenir ou renouveler un permis de chauffeur de taxi, en vertu du paragraphe 4° du premier alinéa de l'article 2 de la Loi concernant les services de transport par taxi.

Donc, le texte, tel qu'amendé :

«10. Sont des antécédents judiciaires liés aux aptitudes requises et au comportement approprié d'un chauffeur d'une automobile pour offrir du transport de personnes :

«2° une déclaration de culpabilité, dans les cinq ans précédant la demande, pour une infraction à l'un des articles 5 [et] 7 — 5 à 7 — de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances (Lois du Canada, 1996, chapitre 19) ou à l'un des articles 9, 10, 11 et 14 de la Loi sur le cannabis (Lois du Canada, 2018, chapitre 16), à moins qu'un pardon n'ait été obtenu, ou une poursuite encore pendante pour l'une de ces infractions.»

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, merci, M. le ministre. Donc, on va distribuer l'amendement, mais on ne le discutera pas tout de suite parce que, comme il a été décidé de procéder dans l'ordre, nous allons commencer par procéder sur l'alinéa... le premier alinéa. Cependant, vous avez déposé votre amendement, il va être distribué, puis les collègues pourront en tenir compte pour l'ensemble de l'oeuvre. Est-ce qu'il y a des commentaires sur le premier alinéa de l'article 10?

M. Barrette : ...pas de commentaire. J'aurais eu une question très simple. Puis je n'ai pas l'intention de passer 20 minutes là-dessus. On n'a jamais défini ce qui était une aptitude, hein, requise et le comportement approprié, hein? C'est parce qu'un comportement approprié, c'est implicite, je pense qu'on ne peut pas définir ça nulle part, là. Mais «aptitudes requises», là, on n'a jamais défini... On a défini bien des affaires, là, mais...

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

M. Bonnardel : Oui. Si vous me permettez, suspendez quelques secondes, on va donner...

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

(Suspension de la séance à 17 h 13)

(Reprise à 17 h 15)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, on peut reprendre nos travaux. M. le ministre, vous voulez... Maître, alors, déclinez votre nom et votre titre, s'il vous plaît.

M. Barrette : ...consentement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Est-ce qu'il y a consentement? Oui, merci de me rappeler à l'ordre, M. le député de La Pinière. Est-ce qu'il y a consentement? Oui. Alors, allez-y.

M. Lessard (Martin) : Oui. Donc, Martin Lessard. Je suis avocat à la Direction des affaires juridiques du ministère des Transports.

Donc, pour ce qui est de la question des antécédents judiciaires qui sont liés aux aptitudes requises, aux comportements appropriés d'un chauffeur, bien, dans le fond, justement, l'article 10 vient, donc, établir, au premier paragraphe et au deuxième paragraphe, ce qu'automatiquement est lié aux aptitudes requises pour le comportement approprié d'un chauffeur. Donc, on est venu dire les infractions au Code criminel — oui?...

M. Barrette : Allez-y, excusez-moi.

M. Lessard (Martin) : ... — qui, automatiquement, vont, dans le fond, déclarer la personne, là, inapte, entre guillemets, pendant cinq ans à pouvoir obtenir une autorisation pour faire du transport de personnes. Pour les autres infractions criminelles... Puis c'est important de mentionner aussi que c'est aussi pour les poursuites qui seraient encore pendantes pour ces infractions-là. Mais pour les autres infractions au paragraphe 3°, donc, dans ce cas-là, ça va être une analyse, si on veut, au cas par cas et ça va être fait... il y a des dispositions plus loin, là, par rapport à la création d'un comité, là, qui va évaluer, là, ces situations-là. Et puis c'est dans ces cas-là qu'on va évaluer, là, si effectivement c'est lié aux aptitudes requises, et puis, dans ce cas-là, là, venir trancher la question, à savoir si la personne est apte ou pas, là, et puis le délai, dans le fond, qui va s'appliquer.

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

M. Barrette : ...Me Lessard, Mme la Présidente... Bien, Me Lessard, on ne peut pas s'adresser à vous directement, mais je vais le faire par la bande, là. Je ne veux pas en faire un débat, là. Je comprends que ce qui est dans le premier alinéa est décliné dans les trois paragraphes suivants. Mais c'est sur la question de ce qui est nommé de la façon suivante : «aptitudes requises». C'est arrivé à plusieurs reprises, ça.

Aptitudes requises, le mot «requises», c'est comme... ça définit quelque chose de précis, alors que le comportement approprié, ça, je n'ai pas de débat vraiment à faire là-dessus. Mais une aptitude requise... Puis c'est de la curiosité, d'abord et avant tout, dans la loi, peut-être, là, mais où est-ce qu'on définit les aptitudes qui sont requises?

Je comprends que 1°, 2°, 3°, les paragraphes, comme, Me Lessard, vous nous l'avez dit, ça va venir illustrer que la personne, si elle a fait ça, n'a pas les aptitudes requises. Mais, a contrario, là, c'est quoi, une aptitude requise? Ce n'est pas juste la négation de ne pas avoir fait telle, telle, telle affaire.

M. Lessard (Martin) : Bien, écoutez, pour répondre à cette question-là, là, c'est sûr qu'au départ... Puis je ne veux pas nécessairement toujours m'appuyer sur la loi sur le taxi, mais actuellement c'est des concepts, là, qui existaient déjà dans la loi sur le taxi. Donc, actuellement, à l'article 18, là, de la loi sur le taxi, bon, justement, quand on parle, justement, des antécédents judiciaires, là, il était question, là, bon... qui «a été déclaré coupable depuis moins de cinq ans — là — d'une infraction criminelle [...] un acte criminel ayant un lien avec les aptitudes requises et la conduite nécessaire pour l'exploitation — bon — d'une entreprise de transport par taxi.» On était par rapport au permis de propriétaire de taxi. Puis c'est l'équivalent pour le chauffeur. Donc, c'est des concepts qu'on a importés dans la nouvelle loi.

Et puis, évidemment, je reviens avec la question, là, dont on parlait justement, là, de la charte, là, qui peut s'appliquer aussi. Donc, justement, il faut toujours regarder si effectivement... l'infraction criminelle qu'on reproche à la personne, bien, ça a-tu, donc, un lien avec ce travail-là et ce comportement-là.

M. Barrette : O.K. Donc, Mme la Présidente, je ne me trompe pas si je dis que je me suis trompé, en ce sens que les paragraphes 1°, 2°, 3°, dont on va traiter dans un instant, sont liés au comportement approprié plus qu'aux aptitudes requises, qui, elles, sont des qualifications, probablement, au sens de l'obtention du permis de chauffeur.

M. Lessard (Martin) : Bien oui, mais toujours sur un... considérant des infractions, là, criminelles.

M. Barrette : Non, non, je comprends que les deux sont liés, là, mais, quand je lis «aptitudes requises», dans ma tête jaillit instantanément une liste de critères, où il va faire : Check, check, check.

M. Lessard (Martin) : Bien, je fais juste mentionner qu'on est dans des questions d'antécédents judiciaires, par exemple. On est vraiment dans ces questions-là, là.

M. Barrette : Non, non, je comprends. Mais «aptitudes requises», on l'a vu dans d'autres articles, précédemment, puis ça m'avait interpellé un peu. Parce qu'on définit bien des mots, dans le projet de loi, puis c'est correct, je suis d'accord avec ça, mais on n'avait pas défini ça comme tel. Mais disons que ça m'oriente suffisamment.

Mme la Présidente, j'invite, si le ministre est d'accord, Me Lessard de rester, peut-être. Je ne sais pas si c'est lui qui aura à répondre à ça, mais j'ai des questions techniques sur... Moi, je n'ai plus rien à dire sur le premier alinéa, vous voyez?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, alors, on va voir s'il y a d'autres commentaires sur le premier alinéa. M. le député des Îles-de-la-Madeleine? Non? Donc, nous allons passer au paragraphe 1°.

• (17 h 20) •

M. Barrette : Oui. Alors, au paragraphe 1°, là, j'ai regardé sommairement le Code criminel, et, quand on regarde le Code criminel, il y a la partie... il y a la table analytique, là. Juste à regarder le détail, la table analytique nous réfère aux articles que vous avez cités dans le... Est-ce que ça va, cette terminologie, là, Me Lessard?

M. Lessard (Martin) : Oui.

M. Barrette : Ça va. Alors, la table analytique, c'est une espèce de résumé des thèmes qui sont, dans les articles, nommés, là. Alors, quand je prends, là, les articles, là 320.13 et suivant, ça arrête à 17. Je n'ai pas vraiment... Ça va?

Une voix : ...

M. Barrette : Alors, je n'ai pas vraiment de question, c'est tout à fait correct, là, mais je me questionne sur le fait que ça arrête à 17. Pourquoi 18, 19, ils ne sont pas là? Ça m'étonne.

Puis je vais vous donner les deux exemples qui m'apparaissent les plus, pour moi, spectaculaires, puis c'est deux extrêmes, là, ce sont des... On s'entend, là, que cette énumération empêche d'avoir un permis, n'est-ce pas? Bien, pas un permis, là, mais une autorisation de la SAAQ. Alors là, quand on prend, par exemple, 320.15, ça, c'est omission ou refus d'obtempérer. Bon. 14, capacités de conduite affaiblies, bon, ça tombe sous le sens, là, il n'est pas question de débattre de ça, là.

Alors, ce qui m'étonne, c'est... il y en a deux qui m'étonnent, puis là c'est deux extrêmes, pour moi. 320.18, qui est le suivant : Une personne qui était sous le coup d'une suspension, essentiellement, là, et qui conduit durant l'interdiction. Ça, ce n'est pas une raison. Et, si je vais un petit peu plus loin, 320.21, ça, c'est quelqu'un qui a été condamné et qu'il y a eu décès de la personne qui... C'est ce que je comprends de cet article-là. Alors, moi, je m'interroge, là : Pourquoi ces articles-là puis pas les autres? Parce qu'il me semble qu'il y en a des pires.

Moi, refus d'obtempérer, là, omission d'obtempérer, là, ça, c'est quelqu'un qui se fait arrêter par la police puis qui n'arrête pas. Bon, tu sais, un barrage routier dans le temps des fêtes, puis il passe à côté du barrage, ça, c'est un refus d'obtempérer. Alors, lui, là, cette... ou elle, cette personne-là, va se voir refuser sa désignation de chauffeur. Maintenant, l'autre personne qui a été condamnée, là, c'est criminel, là, c'est dans le Code criminel, suite à la mort de la personne, dans un accident, elle n'est pas visée là-dedans. Puis il y a toutes les autres, là, je ne vais pas les rentrer un après l'autre, là, mais j'ai pris deux qui sont clairement des extrêmes.

Moi, je pense... Tu sais, je veux dire... Parce que quelqu'un qui conduit pendant, là, on comprend que c'est sérieux, là, on s'entend là-dessus, la question n'est pas là. Ma question, c'est : Comment ça se fait qu'on se limite à ceux-là, ces articles-là, et non aux autres? Parce que, quand on est dans cette partie-là du Code criminel, il y en a juste d'autres qui sont, à mon sens, tout aussi valables pour dire non à l'obtention d'une désignation comme chauffeur. Je veux juste comprendre parce que je ne la comprends pas.

M. Bonnardel : ...suspendre, Mme la Présidente, on va aller juste relire les articles comme il faut.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord.

M. Barrette : Mme la Présidente, avant de suspendre, je veux juste inviter mes collègues de regarder tous les autres autour. Parce que j'en ai pris deux, mais regardez en haut puis en bas, là, dans 320, là... bien, disons qu'il y a plus que 320.17 puis il y a moins que 320.13, là. C'est-à-dire à dire qu'il y a 320.15, 320.14, 320.13, 320.16. Je ne la comprends pas.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Alors, nous allons suspendre.

(Suspension de la séance à 17 h 24)

(Reprise à 17 h 35)

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous allons reprendre les travaux. M. le ministre, est-ce que vous avez...

M. Bonnardel : Oui. Donc, suite à la question du député de La Pinière, le légiste pourrait y répondre.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K., maître, allez-y.

M. Lessard (Martin) : Martin Lessard, bonjour. Oui, donc, bien, juste pour répéter, nous, ce qu'on avait pris, là, au départ, c'étaient, donc, toutes les dispositions qui entraînaient de plein droit la révocation du permis de conduire dans le Code de la sécurité routière. Donc, c'est les dispositions qu'on avait reprises au départ dans la loi. Mais donc, effectivement, en regardant... quand on regarde la disposition, le point 18 que vous avez signalé, là, 320.18, quand même bien que ce n'est pas actuellement dans le Code de la sécurité routière, là, pour la révocation de plein droit, on pourrait effectivement bonifier le texte, là, en ajoutant le 320.18.

M. Barrette : Mme la Présidente, là, c'est une question de directive. Moi, je serais bien disposé à le faire manuellement si c'était faisable. Sinon, je déposerai un amendement instantané, là.

M. Bonnardel : On peut suspendre puis on va laisser le temps au député de La Pinière de le préparer.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, nous suspendons pour quelques instants.

(Suspension de la séance à 17 h 36)

(Reprise à 17 h 44)

La Présidente (Mme St-Pierre) : On va reprendre les travaux. M. le député de La Pinière, je pense que vous avez un amendement à proposer.

M. Barrette : Oui, Mme la Présidente. Je tiens à remercier la collaboration du ministre ainsi que de toute son équipe juridique qui a pris le temps nécessaire pour faire une réflexion et nous amener à cette proposition qui est faite en toute collégialité. Alors, merci à Me Lessard, au ministre et à son équipe.

Alors, Mme la Présidente, je dépose donc l'amendement suivant. Article 10 : À l'article 10 du projet de loi, remplacer, au paragraphe 1°... Est-ce que la virgule est dans le remplacement? Je ne pense pas, non. Alors : «et 320.17» par «, 320.17 et 320.18». En fait, la virgule est là, Mme la Présidente. Je vais le relire : À l'article 10 du projet de loi, remplacer, au paragraphe 1°, «et 320.17» par «, 320.17 et 320.18».

La Présidente (Mme St-Pierre) : Un commentaire?

M. Barrette : Je n'en ai aucun, compte tenu...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Formidable!

M. Barrette : C'est ce que je pensais.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Excusez-moi. Je n'ai pas voulu vous prêter des intentions. Alors donc, s'il n'y a pas de commentaire, est-ce que cet amendement est adopté? Est-ce qu'il y a des commentaires du côté de... Est-ce qu'il y a du commentaire de votre côté? Non? Alors, voilà, donc l'amendement, M. le ministre, est adopté. D'autres commentaires sur l'article... Nous sommes rendus au paragraphe 1°. Il n'y a pas de commentaire sur tous les autres paragraphes?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Le paragraphe 1°?

M. Barrette : Le paragraphe 1°, c'est-à-dire, j'ai dit : Je n'en ai pas d'autre sur 1°.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Donc, est-ce qu'il y a des commentaires sur le paragraphe 2°?

M. Barrette : Sur le paragraphe 2°, on avait l'amendement du ministre, je pense.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le ministre, vous aviez annoncé un amendement au paragraphe 2°.

M. Bonnardel : Vous voulez...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, il faudrait le déposer officiellement parce que vous l'aviez juste fait circuler, vous ne l'aviez pas... On ne l'avait pas déposé officiellement. Mais, comme vous l'aviez lu tout à l'heure, ce n'est peut-être pas nécessaire de refaire la lecture.

M. Bonnardel : Non, c'est ça.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je le dépose officiellement.

M. Bonnardel : Veux-tu une explication... Voulez-vous une explication, M. le député, pour...

M. Barrette : Mme la Présidente, je pense que l'article est court, le commentaire et l'explication longs, et ça suffit.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord. Donc, est-ce que l'amendement à l'article 10 du projet de loi... Est-ce que l'amendement est accepté?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté, pardon. Donc, nous poursuivons l'étude au paragraphe 2°. Est-ce qu'il y a des commentaires?

M. Barrette : Là, ce que j'aurais souhaité, Mme la Présidente, parce que, là, l'article 3 n'est pas flou, mais traite d'une situation...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Vous êtes rendu au paragraphe 3°?

M. Barrette : Ce n'est pas là qu'on est rendus?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, on est rendus au paragraphe 2°.

M. Barrette : Excusez-moi, Mme la Présidente. Pardonnez-moi, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il n'y a pas d'autre commentaire sur le paragraphe 2°?

M. Barrette : Je n'en ai pas d'autre.

La Présidente (Mme St-Pierre) : D'accord.

M. Barrette : Ah! peut-être une... Quand on dit «poursuite encore pendante pour l'une de ces infractions», est-ce que c'est une poursuite encore pendante... Il faut que ce soit criminel, hein?

M. Bonnardel : ...

M. Barrette : En fait, ma question — là, je vois que Me Lessard se rapproche — est bien simple, là, puis c'est vraiment, vraiment d'ordre juridique, là, ce n'est pas pour couper les cheveux en quatre, là. Est-ce que la poursuite qui est encore pendante, elle doit être directement liée à l'infraction du Code criminel ou elle peut être une poursuite, par exemple, civile liée à ça?

M. Lessard (Martin) : On est dans les infractions criminelles, tout l'article.

M. Barrette : Donc, s'il y avait une poursuite encore pendante, civile, liée... Là, j'essaie d'imaginer un scénario et je n'en vois pas, là, mais, s'il y avait une poursuite civile liée à une infraction criminelle...

M. Lessard (Martin) : Non. Alors, tout est lié à... On parle d'antécédents judiciaires.

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

M. Lessard (Martin) : C'est ça. Donc, on est seulement en application de tout ce qui est du Code criminel.

M. Barrette : O.K., parfait. Ça répond à ma question, Mme la Présidente.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Pas d'autre commentaire au paragraphe 2°? Mme la députée de Mercier.

Mme Ghazal : Oui, une question de compréhension, parce que c'est écrit dans l'amendement, là : «...à l'un des articles 5 à 7». Là, on avait accès... mais on n'a plus de batteries, mais je l'ai et j'essaie de le trouver, là, l'article 5 à 7 de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances, puis on avait vu...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Il a été adopté. Alors, vous n'avez plus de commentaire à faire sur l'amendement. Je suis désolée.

Mme Ghazal : Je suis trop tard.

La Présidente (Mme St-Pierre) : O.K. Est-ce qu'on peut poursuivre?

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, on ne revient pas sur l'amendement, il est adopté. On continue.

M. Barrette : ...ma collègue aura le droit.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a encore des commentaires sur le paragraphe 2°? Non? Donc, on passe au paragraphe 3°. Est-ce qu'il y a des commentaires au paragraphe 3°?

M. Barrette : Oui. Bien là, erronément, j'avais commencé à m'exprimer là-dessus, alors je vais revenir. 1° et 2°, c'est clair, là, ça fait référence à des articles de loi, là, très précis. Il n'y a pas de débat à y avoir, sauf celui qu'on a eu et qu'on a corrigé ou amélioré, tiens, c'est mieux. Maintenant, là, on est dans quelque chose un peu plus flou, là. Moi, j'aurais aimé ça avoir un exemple générique, là, parce que, là, on est dans des infractions criminelles autres que celles de 1° et 2°, qui, de l'avis de la société... Donc, il y a un côté arbitraire là qui tombe sous la responsabilité de la société.

Là, je reviens encore avec les aptitudes puis le comportement, là. Vous comprenez pourquoi je pose la question, là. Moi, les aptitudes, je les vois comme étant toutes les conditions qu'il faut remplir pour avoir... techniques, là, puis le comportement, ça va de soi, là, le comportement, c'est 1° et 2°. Ça, c'est assez clair. «À moins qu'un pardon n'ait été obtenu», on peut-u avoir comme un exemple, là, de ce que ça veut dire?

• (17 h 50) •

M. Bonnardel : ...fraude, ou vol d'identité, ou voies de fait.

M. Barrette : O.K., oui, bien, voies de fait, c'est criminel, vol d'identité, c'est criminel. C'est d'autres crimes que des crimes en haut.

M. Bonnardel : C'est ça.

M. Barrette : Donc, il faut que ce soit... Oui, c'est écrit, d'ailleurs, il faut que ce soit criminel. O.K., c'est correct, c'est beau.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, ça va pour le paragraphe 3°?

M. Barrette : Bien, y a-tu une jurisprudence qui limite la société ou c'est vraiment la société... Comment ça marche? C'est parce qu'à 3°, là, essentiellement, c'est l'avis de la société qui déclenche la faute, on va dire. Bien, il y a eu une faute, là, qui n'était pas à 1° et à 2°, puis là c'est l'avis de la société... prendre l'exemple du ministre, vol d'identité.

M. Bonnardel : Vous avez un comité qui va être formé, qui est à l'article 16, qui, lui, va définir... qui est constitué, comme je vous l'ai mentionné, à l'article 16 de...

M. Barrette : O.K., bien, on verra ça à 16 si vous me dites... Mme la Présidente, si le ministre me dit que le sujet va être traité plus en détail à 16, j'accepte ça, puis on verra ça rendu là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, est-ce qu'il y a d'autres commentaires sur l'article 10?

Mme Ghazal : Bien, en fait, j'ai posé la question... c'est par rapport à... parce que c'est écrit... Je peux aller au paragraphe 2°?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Oui, oui, là, vous... C'est l'article 10, si vous avez d'autres commentaires.

Mme Ghazal : O.K., parce que c'est écrit : «...à l'un des articles 5 à 7 de la Loi réglementant certaines drogues et autres substances...» On est allés regarder la loi, et l'article 5 a été abrogé, parce que ça, c'est dans l'amendement du ministre. Tout à l'heure, c'étaient les articles 6 et 7, mais là le ministre, dans son amendement, il a mis «5 à 7», alors que, quand on est allés regarder, l'article 5 est abrogé. Donc, je fais juste poser la question. Dans la loi actuelle telle qu'elle est, mais peut-être qu'on se trompe, on n'a pas la version finale. Ça fait que je faisais juste poser la question puis j'ai demandé ici aussi pour...

M. Lessard (Martin) : Vous parlez de la Loi réglementant certaines drogues et...

Mme Ghazal : Oui. On est sur le site du gouvernement du Canada.

M. Lessard (Martin) : O.K. Bien, je l'ai avec moi.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Mais est-ce que vous êtes en train de revenir sur l'amendement?

M. Bonnardel : Non. Bien, elle pose des questions sur l'amendement, là.

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

M. Barrette : ...que ça mérite éclaircissement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : On n'est pas suspendus, là. Alors, est-ce qu'on suspend quelques instants? Non, on ne suspend pas, O.K.

Une voix : ...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, on a encore du temps. Monsieur, est-ce que vous êtes prêt à répondre? Allez-y.

M. Lessard (Martin) : Oui, bien, des fois, les lois fédérales, là, elles sont compliquées un peu à comprendre, là. C'est parce que c'est un... Le paragraphe 5°, là, quand vous... en tout cas, de ce que je vois, là, dans la version que j'ai, là, c'est un paragraphe qui est abrogé, qui est un paragraphe 5°, mais de l'article avant. Si vous descendez, là, l'article 5, par rapport au trafic, là, il est toujours là.

Mme Ghazal : C'est un paragraphe et non pas un article. Alors, l'article existe.

M. Lessard (Martin) : Oui. Donc, l'article 5, «trafic de substances», est toujours là, en tout cas qu'on a dans la version officielle. Vous descendez plus bas. C'est bon?

Mme Ghazal : O.K., c'est bon, merci.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Donc, il n'y a pas d'autre commentaire sur l'article 10? S'il n'y a pas d'autre commentaire sur l'article 10, je vais mettre aux voix l'article.

M. Barrette : Peut-être qu'on peut souligner ce moment charnière de l'évolution de l'étude détaillée? Nous avons franchi...

La Présidente (Mme St-Pierre) : Bon, M. le député, je suis rendue à l'étape de la mise aux voix. Donc, s'il n'y a pas d'autre intervention, nous allons procéder à la mise aux voix. Est-ce que l'article 10, tel qu'amendé, est accepté... adopté, pardon?

Des voix : Adopté.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Adopté. Maintenant, M. le ministre, veuillez lire l'article 11.

M. Bonnardel : Oui, Mme la Présidente. «11. La demanderesse présente, dans sa demande d'autorisation, les renseignements suivants :

«1° son nom et ses coordonnées;

«2° le cas échéant, les motifs pour lesquels elle estime que ses antécédents judiciaires, autres que ceux visés aux paragraphes 1° et 2° de l'article 10, ne présentent aucun lien avec les aptitudes requises et le comportement approprié d'un chauffeur d'une automobile pour offrir du transport de personnes; et

«3° tout autre renseignement que peut déterminer un règlement du gouvernement.»

Commentaires. L'article 11 proposé précise les renseignements qui devront être fournis dans toute demande d'autorisation faite par une personne désirant être chauffeur. En ce qui concerne les antécédents judiciaires pour lesquels la société aura à juger, dans le cadre de l'examen d'une demande, de leurs liens avec les aptitudes requises et le comportement approprié d'un chauffeur, la demanderesse devra justifier pourquoi, selon elle, ceux-ci ne présentent pas de tels liens. D'autres renseignements pourront aussi être exigés par règlement du gouvernement.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Merci, M. le ministre. Commentaires?

M. Barrette : Le député.

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

M. Barrette : C'est parce qu'on m'a qualifié de ministre... Ah! «Merci, M. le ministre.» O.K.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Non, j'ai dit : Merci, M. le ministre. Je vous ai regardé pour savoir si vous aviez des commentaires, M. le député de La Pinière.

M. Barrette : J'ai été troublé pendant un instant.

La Présidente (Mme St-Pierre) : On commence par le premier alinéa.

M. Barrette : Oui, oui, tout à fait. Pour le premier alinéa, une question comme ça, là. Normalement, dans la demande d'autorisation, là, on s'entend que ce n'est pas exhaustif, ça, là, ici, parce qu'il y a d'autres choses à mettre dans la demande d'autorisation. Pourquoi ce n'est pas «notamment les renseignements suivants»? Parce que, là, la manière que c'est écrit, ça dit : Voici ce que vous devez donner. Là, vous allez me dire que tout autre renseignement...

M. Bonnardel : On l'a défini à l'article 9 aussi.

M. Barrette : Oui, je sais, je sais, c'est pourquoi... C'est une question purement technique, là. Là non plus, je n'en fais pas un plat, là.

M. Bonnardel : Oui, 11, c'est dans le formulaire, et le reste, c'est dans les documents qui doivent être accompagnés.

M. Barrette : Mais là, là, ça ne peut pas poser un problème, ça? Parce que je réfléchis à chaud, là. Ça ne peut pas venir en opposition à 9? 9 est plus détaillé que 11. Là, vous allez me dire que, 11, il y a le troisième alinéa, là. J'imagine que vous allez me répondre ça. Si vous ne voyez pas de problème, vous ne voyez pas de problème, mais je pose la question. Je vois que, là-bas, il y a des interrogations.

M. Bonnardel : Voulez-vous une explication du sous-ministre adjoint?

M. Barrette : Oui, oui. Moi, écoutez, c'est pour éviter des contradictions dans la loi, là.

La Présidente (Mme St-Pierre) : M. le sous-ministre, déclinez votre nom et votre titre, s'il vous plaît.

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

Quand on regarde à l'article 9, le premier alinéa, in fine, ça dit : «La société autorise à être chauffeur la personne qui lui transmet une demande d'autorisation recevable — donc, ça, on réfère à l'article 11 et 12 — et qui remplit les conditions suivantes.» Les conditions suivantes, c'étaient celles que vous avez appréciées, là, aux paragraphes, là, 1^o à 7^o par la suite. C'est ce qui, donc, distingue les conditions qu'on voit à l'article 9.

Et, articles 11 et 12, on traite de la demanderesse qui joint à sa demande d'autorisation son nom et ses coordonnées. Puis, à 12, on voit d'autres choses qui doivent se joindre également à sa demande d'autorisation. Donc, il n'y a pas de confusion légistique entre ce qu'on voit à 11, qui est la demande d'autorisation, puis ce qu'on voit à 9, qui sont les conditions.

M. Barrette : Bon, j'ai l'impression que je pourrais débattre de ça, là, parce que, si 11 et 12, ce sont simplement des articles qui ont pour objet de traiter des documents à fournir, à joindre à la demande comme telle, on n'aurait pas eu besoin de mettre le premier alinéa. En tout cas, moi, je trouve que ça fait bizarre. Il est sur le formulaire. Je ne peux pas croire que, sur le formulaire, il n'y aura pas le nom et les coordonnées, là, puis il ne doit pas y avoir rien que ça.

Une voix : ...

M. Barrette : Bien, vous ne trouvez pas que ça... Mme la Présidente, c'est une question ouverte, là. Vous ne trouvez pas que ça fait bizarre?

La Présidente (Mme St-Pierre) : Je n'ai pas à commenter, M. le député.

M. Barrette : Non, je ne vous demande pas ça. Vous avez raison, Mme la Présidente, je vais passer par vous pour exprimer mon étonnement au ministre et à son équipe.

M. Bonnardel : ...M. le député, de définir dans la loi nom et coordonnées.

M. Barrette : Je suis d'accord avec ça, mais, il me semble, ça aurait dû être... Si 11 et 12 sont des articles traitant de documents à joindre, est-ce que...

M. Bonnardel : Bon, on est...

M. Barrette : Donc, 11 et 12 déclinent toutes les petites cases qu'il y a dans le formulaire?

M. Unterberg (Jérôme) : Comme, à 12, on voit qu'il y a... Le premier alinéa... Le premier paragraphe, ce n'est pas... il doit fournir ici un document qui atteste qu'il a complété la formation.

M. Barrette : Là, on est où, là?

M. Bonnardel : 12.

La Présidente (Mme St-Pierre) : Alors, je dois interrompre les travaux ici, nous allons ajourner la commission sine die.

Je vous souhaite une très belle fin de soirée à vous tous et à vous toutes. À la prochaine.

(Fin de la séance à 18 heures)